

Die Geschichte der Appenzeller Bahnen AB/SGA/AG/SB

Abhandlung
zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät I
der
Universität Zürich

vorgelegt von
Stephan Müller
von Hundwil AR

Angenommen auf Antrag von Herrn Prof. Dr. P. Stadler

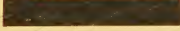
Schläpfer + Co. AG, Herisau 1981

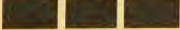
Erschliessung des Appenzellerlandes durch Bahn und Postauto





 AB, SGA (AG, SB)

 BT, TB, RHB, RhW

 SBB

 Seil- und Sesselbahnen

 Postautos

 Ortschaften

 Berggipfel, Aussichtspunkte



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41507219_0068

Stephan Müller

Die Geschichte
der Appenzeller Bahnen
AB/SGA/AG/SB

Abkürzungen:

AB = Appenzeller Bahn (Gossau—Herisau—Appenzell)
SGA = St.Gallen-Gais-Appenzell-Bahn
AG = Altstätten-Gais-Bahn
SB = Säntis-Bahn (Appenzell—Wasserauen)

Copyright: Verlag Schläpfer & Co. AG Herisau/Trogen, 1. Auflage 1981
Gestaltung: Schläpfer & Co. AG, Betrieb Trogen
Druck: Schläpfer & Co. AG, 9100 Herisau
ISBN: 3-85882-014-0

Stephan Müller

Die Geschichte der Appenzeller Bahnen AB / SGA / AG / SB

Abhandlung zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät I der Universität Zürich,
angenommen auf Antrag von Herrn Prof. Dr. P. Stadler



Verlag Schläpfer & Co. AG Herisau 1981



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	9
Die verkehrsgeographische Lage des Kantons Appenzell A.Rh.	11
Die verkehrstechnische Erschliessung des Appenzellerlandes	12
Strassenverbindungen	12
Das Appenzellerland und die Eisenbahn: Von den ersten ostschweizerischen Eisenbahnbestrebungen bis zur Grün- dung der Vereinigten Schweizer Bahnen	13
Die Zürich-Bodensee-Linie	16
Die sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft	17
Die Interessen Zürichs an der Bodensee-Linie	18
Die Bedeutung der sanktgallisch-appenzellischen Bahn für die Appenzeller	20
Die finanzielle Beteiligung der Appenzeller am Bau der VSB	21
Herisau sucht Anschluss an die Vereinigten Schweizer Bahnen	23
Herisau—Winkeln oder Herisau—Gossau?	24
Die Stellung der Gemeinde Herisau in der Eisenbahn-Frage	26
Die Privateisenbahnkommission Herisau—Winkeln	26
Von Berichten, Gutachten, Aktien, Fahrplänen . . ., Illustrationen . . .	30
Die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen	34
Die SLB und der Basler Bankverein	34
Jakob Dubs und die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen . . .	36
Die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen 1873—1885: Konzessionierung der Appenzeller Bahn	37

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Bau der Appenzeller Bahn	41
Erste Anzeichen einer Krise	43
Der wirtschaftliche Hintergrund der finanziellen Krise der SLB	46
Sicherstellung des Weiterbaus von Urnäsch nach Appenzell	47
J. Dubs legt sein Amt als Direktionspräsident der SLB nieder	53
Bundesbeschlüsse betreffend Fristverlängerungen für den Bau der Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell	54
Verlängerung der Baufristen für die Strecke Urnäsch—Appenzell	56
Die SLB in finanziellen Schwierigkeiten	62
Als das «Dampfross» durch die Gegend stampfte, Illustrationen	65
Erneute Fristverlängerung durch den Bund	69
Die SLB bemüht sich um die Finanzierung der Strecke Urnäsch—Appenzell	72
Die Bundesversammlung ordnet die Zwangsliquidation der Appenzeller Bahn an	75
Dieselektrische und elektrische Züge, Illustrationen	79
Von der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen zur Appenzeller Bahn	83
Die Inbetriebnahme der ganzen Strecke Winkeln—Appenzell	86
Die Appenzeller Bahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn	86
Die Bodensee-Toggenburg-Bahn	87
Herisau und die Bodensee-Toggenburg-Bahn	90
Kollision der Interessen der Gemeinde Herisau, der Appenzeller Bahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn: Schmalspur- oder Normalspurbahn?	92
Abschluss eines Stundungsvertrages zwischen AB und BT	96
Die AB führt Beschwerde an die Bundesversammlung gegen den Entzug der Baubewilligung durch den Bundesrat	99
Bilder aus der neueren Zeit, Illustrationen	103
Streit um den Gemeinschaftsbahnhof Herisau	107
Der Anschluss Herisaus an Gossau wird erneut aktuell: Normalspur-, Schmalspur- oder elektrische Trambahn?	108
Was auf den Schienen rollte und noch rollt, Illustrationen	115

Die ökonomischen Aspekte des Bahnbaus	119
Der Bau der Appenzeller Bahn im Kräftefeld der schweizerischen Eisenbahnpolitik und Wirtschaftsentwicklung	119
Die Bedeutung der appenzellischen Industrie als auslösender Faktor für den Bau der Appenzeller Bahn	122
Die appenzellische Textilindustrie im Überblick	122
Jakob Steiger-Meyer, der grosse Förderer der Appenzeller Bahn	126
Die Wahl der Spurweite als Kriterium für die Wirtschaftlichkeit der Appenzeller Bahn:	
Die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs der AB	130
Das Verhältnis der Appenzeller Bahn zu den VSB	134
Die Ausgabenpolitik der Appenzeller Bahn	138
Auch die Bahnhöfe haben sich gewandelt, Illustrationen	143
 Der 1. Weltkrieg und seine Auswirkungen	147
Der Kohlenmangel bedroht die Existenz der AB	147
Arbeitsniederlegung	150
Hilfeleistung und Nachlassverfahren	151
Die kritischen zwanziger Jahre	156
Elektrifikation	158
Von Brücken und andern festen Bauten, Illustrationen	160
 Die Privatbahnhilfe	164
Ruf nach staatlicher Unterstützung	164
Umstrittene Fusionspläne	166
Erste Sanierungspläne	169
Die Sanierungspläne B und C vom 30. 12. 1943 bzw. 28. 4. 1944	170
Sanierungspläne D (15. 1. 1945), E (26. 2. 1947), F (26. 2. 1947) und G (4. 10. 1947)	171
 Die Appenzeller Strassenbahn	176
Die Gründerjahre	176
Erste Schwierigkeiten	181

Ausbaupläne	182
Die Auswirkungen des 1. Weltkrieges	185
Gemeinschaftsdirektion ASt, AB, SB	186
Elektrifizierung und Nachlassvertrag	188
Die SGA und die Privatbahnhilfe	189
Die Altstätten-Gais-Bahn	191
Es war einmal . . . , Illustrationen	195
Die Säntisbahn	199
Tauziehen um die Konzessionserteilung	199
Erste Rückschläge:	
Verzicht auf den Bau der Linie Gais—Appenzell	202
Von der Säntisbahn zur Elektrischen Bahn Appenzell—Wasserauen . . .	210
Projekte Sommer, Meyer, Peter — Spielbälle im Kräftefeld verschiedener Interessengruppen	212
Die Entwicklung der AB und der SGA von der Nachkriegszeit bis zur Gegenwart	218
Schlussbetrachtungen	224
Anhang	
Bundesbeschlüsse betreffend Konzessionen und Fristverlängerungen der SGA, AG und SB	230
Literaturverzeichnis	237
Abkürzungen	239
Quellennachweis	240

Einleitung

Die Appenzeller Bahn wie die St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn sind Bahnunternehmungen, denen historisch gesehen ein viel grösserer Stellenwert zugemessen werden muss, als dies auf den ersten Blick vermutet werden kann. Im Rahmen dieser Arbeit wird daher die Entstehungsgeschichte beider Unternehmungen nicht isoliert, sondern im Rahmen der schweizerischen Eisenbahngeschichte betrachtet werden.

Völlig unabhängig voneinander entstanden zwei sich konkurrierende Schmalspurbahnen, deren Zielsetzung die Erschliessung des Appenzeller Hinterlandes wie des Appenzeller Mittellandes war. Beide Projekte kamen dank dem Idealismus zweier Bahnpioniere — alt Bundesrat Dubs und D. Wirth-Sand — zustande, deren hochfliegende Pläne im Grunde genommen zahlreichen Fachleuten beweisen sollten, dass die von ihnen gewählten Systeme, die Zahnstange resp. die Schmalspur, den entscheidenden Impuls für weitere Bahnbauten überall in der Schweiz auslösen würden. In diesem Sinne schien das Appenzellerland die idealen Voraussetzungen zu bieten. Doch Fehlüberlegungen, topographische Schwierigkeiten wie hinter den Erwartungen zurückbleibende Geschäftsergebnisse führten dazu, dass die AB das einzig verwirklichte Projekt des von alt Bundesrat J. Dubs entwickelten Konzeptes blieb, das die Ergänzung der bestehenden Hauptbahnen durch ein ausgedehntes Netz von Schmalspurbahnen vorsah. Ebenso wenig vermochte die Appenzeller Strassenbahn die von D. Wirth-Sand verfochtene Initialzündung auszulösen, die bündnerischen Täler mit schmalspurigen Zahnradbahnen dieses Typs mit dem Netz der Vereinigten Schweizer Bahnen zu verbinden.

Diese Aussagen werden erhellt durch die Schilderung der Abläufe, die beiden Bahnbauten vorangingen, wie der komplexen politischen Entscheidungen, welche die Baugeschichte und die Jahre danach prägten. Ebenso wird den Finanzierungsproblemen, die eng mit der Geschichte beider Bahnen verknüpft sind, gebührende Beachtung geschenkt.

Wichtige Stationen sind die durch die beiden Weltkriege und die dazwischenliegenden Krisenjahre hervorgerufenen Existenzprobleme, auf die im Zusam-

menhang mit den verschiedenen Hilfemassnahmen des Bundes besonders eingegangen wird. Was die in den vierziger Jahren aktuellen Fusionsfragen betrifft, ist es unerlässlich, die Vorgeschichte der mit der SGA verschmolzenen Altstätten-Gais-Bahn resp. der mit der AB liierten Sântisbahn zu skizzieren. Dass der Sântisbahn weit mehr Beachtung geschenkt wird, lässt sich mit der überaus komplexen Geschichte dieses Unternehmens begründen.

Die Distanz des Historikers gebietet es, die letzten drei Dezennien summarisch zu streifen und sich anbahnende Zukunftsperspektiven nur kurz zu eröffnen.

Die vorliegende Arbeit stützt sich fast ausschliesslich auf reichhaltiges Quellenmaterial. So leisteten die Eisenbahnakten des Bundesarchivs, der Verwaltung der St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn, der Kantonsarchive von Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen wie verschiedener Gemeindearchive wertvolle Dienste.

Zugang zu unerschöpflichem Material erhielt der Autor durch Erstellen eines Archivs im Verwaltungsgebäude der Appenzeller Bahn. Beim Ordnen der bis 1975 brachliegenden Akten fielen ihm dabei nebst unersetzlichen Dokumenten aus der Gründerzeit auch einige handschriftliche Protokollbände in die Hände, deren Auftauchen manche Lücke füllte.

Diese Arbeit war nur möglich dank dem grosszügigen Entgegenkommen des Gemeinschaftsdirektors der AB/SGA — Herrn J. Hardegger — der mir für meine Tätigkeit eigens einen Arbeitsplatz zur Verfügung stellte. Ihm wie dem Verleger der Appenzeller Zeitung — Herrn P. Schläpfer — ist es zu verdanken, dass diese Arbeit gewissermassen als Beitrag zur Appenzeller Geschichte in Buchform vorliegt. Grossen Dank schulde ich auch Frl. K. Gruber, die immer hilfsbereit mit unermüdlichem Einsatz den vorliegenden Text ins reine schrieb.

Die verkehrsgeographische Lage des Kantons Appenzell A.Rh.

Das Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhoden liegt im äussersten Nordosten der Schweiz und zieht sich, im Südwesten vom Toggenburg begrenzt, Richtung Nordosten zum Bodensee hin. Es wird völlig vom Kanton St.Gallen eingeschlossen.

Der keulenförmige Kanton umfasst das nördliche Säntisgebiet und dessen Molassevorland. Auch wenn sie im äussersten Norden bis in die Talsohle hinunterreicht, kann die bis 2502 m ansteigende, wellenförmige Landschaft als Bergland bezeichnet werden; die grösseren Siedlungen liegen auf einer Höhe von 700 bis 1000 m.

Im Süden wird das Land vom Alpstein begrenzt, der aus gefalteten Kalkschichten aufgebaut ist. Geologisch gesehen handelt es sich um das am weitesten nach Norden vorgeschobene Bollwerk der Schweizer Alpen. Die vorgelagerte Molassezone setzt sich aus Nagelfluh, Mergel und Sandsteinschichten zusammen. Die beiden ersten Bergreihen mit Hochalp, Kronberg und der Hundwilerhöhe werden von der Faltung noch erfasst und fallen zu beiden Seiten steil ab.

Im übrigen wird die Landschaft durch unzählige rundliche Erhebungen geprägt. Neben den Bergen und Hügeln charakterisieren vor allem die Wasserläufe wie Urnäsch, Sitter, Rotbach usw. das topographische Bild. Sie münden im Nordwesten meist in die Thur und den Bodensee. Die geographische Lage bedingte, dass die verkehrstechnische Erschliessung vor allem von St.Gallen aus erfolgte. Vom Toggenburg und Rheintal her führen nur wenige Pässe ins Landesinnere. Das Appenzellerland zeigt in der Tat ein verkehrsfeindliches Relief.

Die naturgegebenen Flusstäler bildeten gleichzeitig die Grenzen zwischen den politischen Einheiten des Kantons. So trennt die Sitter das Hinterland vom Mittelland, die Goldach das Mittel- vom Vorderland.¹

Die verkehrstechnische Erschliessung des Appenzellerlandes

Strassenverbindungen

Bis 1850 waren die Gemeinden für Bau und Unterhalt der Strassen zuständig; sie waren untereinander lediglich durch Saumwege verbunden. Die wenigen guten Strassen führten fast ausschliesslich nach St.Gallen.

Zwischen den beiden Landesteilen vor und hinter der Sitter bestanden nur zwei Übergänge — der Weg über Zweibrücken (Überquerung des Rotbachs bei Gais) mit einer Breite von 7 bis 8 Fuss und einem Gefälle von 18 bis 25 % und jener über das Gmündertobel zwischen Teufen und Stein, der mit einer Steigung von 46 % kaum zum Säumen geeignet war.

Um z. B. von Trogen nach Herisau, von Schwellbrunn nach Heiden, von Hundwil nach Wald oder von Urnäsch nach Walzenhausen zu gelangen, reiste man mit Vorteil über St.Gallen. Die Appenzeller Zeitung kritisierte in einem Bericht 1842 den schlechten Strassenzustand mit dem Kommentar, man würde meinen, Hinter- und Vorderland gehörten so wenig zusammen wie Vaduz und Luzern! Es ist weiter auch nicht erstaunlich, dass damals kein regelmässiger Postverkehr möglich war. Infolge der schlechten Strassenverhältnisse waren die beiden ausserrhodischen Hauptorte Herisau und Trogen gezwungen, mit St.Gallen separate Postverträge abzuschliessen.

Der Kanton beteiligte sich bis 1840 lediglich am Unterhalt von Brücken und drei Strassen — an derjenigen von Winkeln über Herisau an die Kantonsgrenze bei Schönengrund, an der Strasse von Watt über Teufen bis an den Stoss und an der Strassenverbindung Herisau—Gossau. Als Entschädigung bezog er gemäss Landsgemeindebeschluss von 1807 ein Weggeld.

Auch Herisau, die grösste und industriereichste Gemeinde des Kantons verfügte über ein schlechtes Strassennetz. Die für den Gütertausch so wichtige Verbindung mit der Textilmetropole St.Gallen war kaum befahrbar.

Es kann nicht genug betont werden, dass es der Initiative einzelner zu verdanken ist, dass sich der Zustand des für den Handel lebenswichtigen Strassennetzes allmählich verbesserte. Was den Unterhalt der Strassen anbelangt, führte ein

Grossratsbeschluss von 1816 — der diesbezügliche Kosten je zur Hälfte auf Staat und Gemeinden übertrug — zu andauernden Streitigkeiten, bis die Landsgemeinde von 1846 eine Erhöhung des Weggeldes beschloss und den Unterhalt ganz dem Kanton überliess.

Als erste staatliche Strasse von Bedeutung entstand 1842 die neue Verbindung St.Gallen—Vögelinsegg—Trogen—Altstätten. Eilkurse der Post machten es möglich, Korrespondenzen aus der Schweiz und Frankreich um 24 Stunden schneller nach Österreich zu befördern. Leider war diese Strasse bereits 15 Jahre später nicht mehr konkurrenzfähig, weil nämlich am 1.7.1858 das Teilstück Rheineck—Chur der Vereinigten Schweizer Bahnen dem Betrieb übergeben wurde. Unterdessen mehrten sich die Stimmen, die ein kantonales Strassengesetz forderten. Ein erster Gesetzesentwurf wurde 1843 verworfen, ein zweiter 1850 abgelehnt. Schliesslich konstituierte sich ein privates Komitee, das den Bau aller Strassen den Gemeinden, deren Unterhalt aber dem Staat übertragen wollte. Geplant war die Verwirklichung einer Mittellandstrasse, die von Urnäsch über Waldstatt—Hundwil—Teufen—Trogen—Heiden nach Rheineck führen sollte. Das Gesetz wurde schliesslich von der Landsgemeinde 1851 mit grossem Mehr angenommen; somit stand der Ausführung dieses Projektes nichts mehr im Wege.

Tatsächlich wurden in der Folge grosse Anstrengungen unternommen, um ein dem Verkehrsbedürfnis gerechtes Strassennetz zu bauen. Der Kanton projektierte die im Gesetz vorgesehenen Strassen, während die Gemeinden für Bau und Finanzierung besorgt waren. Entsprachen die Bauten den Vorschriften, wurden sie gegen eine Auslösungssumme an den Kanton abgetreten.

Für die Realisierung der erwähnten Mittellandstrasse waren kostspielige Brückenbauten zu erstellen (Überquerung des Hundwiler- und Gmündertobels), was den Staatshaushalt stark belastete.²

Das Appenzellerland und die Eisenbahn: Von den ersten ostschweizerischen Eisenbahnbestrebungen bis zur Gründung der Vereinigten Schweizer Bahnen

Während im ganzen Kanton Bestrebungen im Gange waren, das Strassennetz den Erfordernissen der Zeit anzupassen, machte man sich in der übrigen Schweiz langsam mit der Einführung des im Ausland bereits mit Erfolg erprobten neuen Verkehrsmittels — der Eisenbahn — vertraut.

Bekanntlich war die erste Dampfbahn im Jahre 1825 in Betrieb genommen worden; es folgten die Vereinigten Staaten um 1829, Belgien und Deutschland 1835, Frankreich und Österreich 1837.³

In der Schweiz befasste sich 1836 die Zürcher Handelskammer mit dem Projekt einer Eisenbahn von Basel über Zürich und Winterthur bis zum Bodensee. Doch bis zu deren Verwirklichung war ein langer Weg. Obwohl der Grosse Rat des Kantons Zürich am 18.12.1839 die Konzession zum Bau der Linie erteilt hatte, scheiterte das Projekt vorerst am Widerstand der beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Land sowie infolge unvorhergesehener Finanzierungsschwierigkeiten, so dass am 5.12.1841 die Liquidierung des Unternehmens beschlossen wurde. Die Zürich-Bodensee-Linie war schon vorher fallengelassen worden, da deren Bau für die damalige Zeit zu kostspielig war.

Ein neuer Anlauf erfolgte mit der Konstituierung der Schweizerischen Nordbahngesellschaft am 16.3.1846, welche unverzüglich den Bau der Strecke Zürich—Baden in Angriff nahm, die am 7. August 1847 als erste schweizerische Bahnlinie dem Betrieb übergeben werden konnte. Während in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt erst 22,5 km Schienen verlegt waren, besaßen die USA bereits deren 7454 km, Grossbritannien 3928 km und das nördliche Nachbarland Deutschland 2300 km.

Nach diesem bescheidenen Anfang sollte es noch mehr als sieben Jahre dauern, bis in der Schweiz ein weiteres Teilstück eröffnet wurde. Innenpolitische Wirren — wie der Sonderbundskrieg und die daran anschliessenden Umwälzungen im Sinne einer Stärkung der zentralen Gewalt — wirkten sich lähmend auf sämtliche Eisenbahnaktivitäten aus. Die europäischen Revolutionsjahre 1848/49 banden zudem ausländisches Kapital, auf das die Schweizer Eisenbahnpioniere zur Verwirklichung ihrer Pläne in hohem Masse angewiesen waren.

Mit der Ausarbeitung der neuen Bundesverfassung wurden erstmals die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, welche den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz fördern sollten. So erhielt der Bund laut Art. 21 der am 12.9.1848 angenommenen Verfassung das Recht zugestanden, im Interesse des Landes auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder deren Verwirklichung zu unterstützen.

Am 18.12.1849 wurde der Bundesrat vom Parlament ermächtigt, Vorschläge über die Ausgestaltung wie über die Beteiligung des Bundes an der Ausführung eines gesamtschweizerischen Eisenbahnnetzes zu unterbreiten.

Am 1.5.1850 wurde das Bundesgesetz über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten verabschiedet. Es sollte Expropriationen erleichtern, war aber nur auf Staatsbahnen anwendbar, während dessen Wirksamkeit auf Privatbahnen in jedem einzelnen Fall von einem entsprechenden Beschluss der Bundesversammlung abhängig war.

Am 7.6.1850 wurden die englischen Experten R. Stephenson und H. Swinburne vom Bundesrat beauftragt, mit Rücksicht auf die topographischen Gege-

benheiten zu prüfen, wo mit Vorteil die ersten durchgehenden Eisenbahnlinien der Schweiz angelegt werden sollten. In ihrem Bericht wurde dargelegt, dass mit Rücksicht auf den damaligen Stand der Technik die Bahn den Flusstälern entlang folgen sollte. Geplant war ein 650 km langes Eisenbahnnetz, das die Verkehrsströme vom Genfersee zum Bodensee, mit Fortsetzung nach Graubünden und Basel—Luzern erfassen sollte.

Im Februar 1851 schlug das Eidg. Post- und Baudepartement dem Bundesrat den Bau folgender Hauptlinien vor:⁴

1. Basel—Lyss, mit Zweigbahn nach Ouchy
2. Lyss—Olten, mit Abzweigung nach Bern
3. Olten—Basel
4. Aarburg—Luzern
5. Olten—Zürich
6. *Zürich—Rorschach via Romanshorn!*
7. Rorschach—Chur
8. Biasca—Locarno

Staatlicher Eisenbahnbau oder nicht, das war die grosse Frage, welche in der Folge Gegenstand zahlreicher politischer Querelen war.

In ihrem Bericht vom 31. 10. 1850 wandten sich die Experten C. Geigy aus Basel und J. M. Ziegler aus Winterthur gegen den Priateisenbahnbau.⁵ Sie wollten auf die unerfreuliche Entwicklung des Bahnbaus im Ausland aufmerksam machen, wo im Gründungsseifer zahlreiche unrentable Linien erstellt worden waren. So befanden sich in Frankreich von 26 Unternehmen 3 in Liquidation, 8 konnten ihr Kapital gar nicht verzinsen. In England kam es nach der anfänglichen Euphorie zu einer Ernüchterung, als in den Jahren 1842—1849 die Aktien der Great Western, der Brighton wie der Midland Bahn rapid an Wert verloren. In der Schweiz gingen die Meinungen hinsichtlich der Rentabilität des zu bauenden Netzes stark auseinander. Während Stephenson eine Rendite von 4,82 bis 6,27 % kalkulierte, errechnete Ingenieur Koller, Chef des Büros für Eisenbahnvorarbeiten, gar nur einen Satz von 2,67 %, womit die genügende Verzinsung des Anlagekapitals kaum gewährleistet war. Angesichts dieser Sachlage und den enormen Anlagekosten erklärte der Bundesrat in seiner Botschaft vom 7. 4. 1851, dass es dem Staat unmöglich sei, die gewaltigen Lasten allein zu tragen.

Von dieser bestimmten Haltung legt das am 28. 7. 1852 erlassene Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft beredtes Zeugnis ab.⁶ Der Bund erteilte lediglich die Genehmigung der von den Kantonen erteilten Konzessionen, konnte aber die Genehmigung eines Projektes verweigern, wenn er die militärischen Interessen tangiert sah.

Somit war dem Bund die Aufsicht über den Eisenbahnbau entzogen, er hatte keine Handhabe, ein staatliches Verkehrskonzept zu verwirklichen.

Die Verabschiedung des Eisenbahngesetzes setzte einen besonderen Akzent im wechselnden Ringen der Föderalisten und Zentralisten um die Vorherrschaft im politischen Kräftefeld des jungen Bundesstaates. Diesmal war es die nationalrätliche Kommissionsminderheit unter Escher, dem glühenden Verfechter des Privatbahngedankens, welche dem Parlament gegen den Willen der von Stämpfli angeführten Befürworter der Staatsbahn zu ihren Gunsten beeinflussen konnte. Das Gesetz löste in der Folge einen gewaltigen Bauboom aus.⁷

Die Zürich-Bodensee-Linie

Wie erwähnt, waren bereits 1836 auf die Initiative der Zürcher Handelskammer Bestrebungen im Gange, Zürich mit dem Bodensee zu verbinden.

Im gleichen Jahr fand im Gasthaus zur Krone in Rorschach eine Versammlung von Eisenbahnfreunden statt, die über die Erstellung einer Bahnverbindung von Rorschach nach St.Gallen verhandelten.⁸ Es wurde ein Eisenbahnkomitee bestellt, das dann anlässlich einer Konferenz in Zürich 1838 zur Fortsetzung der zu erstellenden Basel-Zürich-Bahn über Winterthur nach St.Gallen aufforderte. Erklärtes Ziel der Initianten war, die Strecke Zürich—Rorschach zu einem wichtigen Mittelstück einer späteren Lukmanier- wie einer Bodensee-Genfersee-Bahn zu machen.⁹

Während mehrerer Jahre ruhten dann die Eisenbahnbestrebungen, bis sich im Jahre 1845 einige Winterthurer Kaufleute zu einem Komitee zusammenschlossen, das von der Stadt Winterthur wie vom Kanton Thurgau subventioniert wurde, da der geplante Anschluss an den Bodenseeraum über thurgauisches Gebiet führen sollte.¹⁰ In St.Gallen beobachtete man diese Entwicklung mit Besorgnis, da man eine Konkurrenzierung bereits geplanter Projekte befürchtete. In einer Eingabe vom 27.10.1845 forderte der Gemeinderat von Wil (SG) die Erstellung einer Zweigbahn von Zürich über Winterthur, Frauenfeld, Wil, St.Gallen nach Rorschach. Um eine Interessenkollision zu vermeiden, wurde auf Dezember 1845 in Zürich eine Eisenbahnkonferenz anberaumt. Die St.Galler Regierung beorderte zwei Delegierte in die Limmatstadt, während Thurgau überraschend die Entsendung von Regierungsvertretern ablehnte; der Kanton gab zu erkennen, dass er nur gewillt sei, jenes Bodenseeprojekt zu unterstützen, das sein Hoheitsgebiet durchquere. Auch für den Kompromissvorschlag einer Linienführung von Winterthur über Frauenfeld nach Wil—St.Gallen zeigte Thurgau kein Verständnis. St.Gallens Vorschlag stiess wenigstens auf Zürichs Unterstützung. Nachdem

sämtliche Bemühungen, die gegensätzlichen Ansichten auf einen Nenner zu bringen, gescheitert waren, entwickelte sich ein scharfer Konkurrenzkampf zwischen den beiden Kantonen. Kurz nach der Zürcher Konferenz trafen sich das Thurgauer und das Winterthurer Komitee in Frauenfeld und beschlossen, unter allen Umständen an der durch die Terrainverhältnisse ohnehin begünstigten Streckenführung durch das Thurtal festzuhalten. Die Versammlung wählte eine gemeinschaftliche provisorische Direktion, welche das Projekt konsequent weiterverfolgen sollte. Um dessen Realisierung voranzutreiben, erliess der Kanton Thurgau ein Expropriationsgesetz und beeilte sich, das Trasse der künftigen Bahn zu fixieren.¹¹

Die sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft

In gleichem Masse wie der Thurgau war auch St.Gallen darauf bedacht, seine verkehrspolitischen Interessen wahrzunehmen. Auf Einladung des sanktgallischen Kaufmännischen Directoriums versammelten sich am 25.2.1846 gegen 120 Eisenbahnfreunde im Rathaus St.Gallen, wo sie den St.Galler Eisenbahnverein gründeten. Dieser entstand aus der Furcht heraus, St.Gallen könnte von der Eisenbahn umfahren werden. Treibende Kraft war zweifellos der St.Galler Regierungsrat und Landammann J.M. Hungerbühler, der sich in seiner Eigenschaft als Mitglied der seit 1822 bestehenden sanktgallisch-appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft stark für die sozialen und wirtschaftlichen Belange in den beiden Kantonen einsetzte. Ihm ist vor allem zu verdanken, dass die Bildung eines mehrheitlich aus Mitgliedern jener Gesellschaft zusammengesetzten Komitees die Vorarbeiten für den Bau der Linie Winterthur—Wil—St.Gallen—Rorschach energisch vorantrieb. Allein der Sonderbundskrieg wie die nachfolgenden politischen Umwälzungen verzögerten die Vorarbeiten.¹²

Anfangs der fünfziger Jahre flammte der alte Streit zwischen Thurgau und St.Gallen wieder auf. Als bekannt wurde, dass die beiden englischen Experten Stephenson und Swinburne aus topographischen Gründen der thurgauischen Bodensee-Linie den Vorzug gaben, sprachen die St.Galler diesen das Recht ab, ohne genauere Kenntnisse der lokalen Verhältnisse die Existenzberechtigung ihres Projektes in Frage zu stellen. Für die St.Galler stand die Erschliessung einer dichtbevölkerten Region mit bedeutender Industrie auf dem Spiel; die Dringlichkeit eines Bahnbaus im Agrarkanton Thurgau erschien für sie von geringerer Bedeutung zu sein.

Mitte Dezember 1851 legten die sanktgallisch-appenzellischen Eisenbahnfreunde der Bundesversammlung ein Memorial über die Rorschacher Bahn vor.

In den ersten Monaten des Jahres 1852 befasste sich der Nationalrat mit verschiedenen Gutachten zur Eisenbahnfrage, u. a. sprach er sich auch für die Realisierung der Linie Wil—St.Gallen aus, was grossen Unmut unter den Thurgauern hervorrief.¹³

Am 17. 5. 1852 entstand aus dem Eisenbahnverein, dessen Komitee mittlerweile 35 Köpfe zählte, die von Hungerbühler präsiidierte sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft. Ihr Zweckartikel beinhaltete den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil, später bis Winterthur, als Teilstück einer über sanktgallisches Gebiet führenden Zürich-Bodensee-Bahn. Die neue Aktiengesellschaft bemühte sich beim Kanton erfolgreich um eine Konzession, welche vom Kleinen Rat am 14. 6. 1852 gewährt und von der Bundesversammlung am 17. 8. genehmigt wurde.¹⁴

Die Interessen Zürichs an der Bodensee-Linie

Nach dem Erlass des Eisenbahngesetzes vom Juli 1852 kümmerte sich auch der Kanton Zürich — dank des unermüdlichen Einsatzes seines Regierungspräsidenten, Dr. Alfred Escher — vermehrt um Eisenbahnangelegenheiten. Zürich ging es u. a. darum, Verbindung mit dem Bodenseeraum herzustellen.

Anlässlich einer von der Kaufmännischen Gesellschaft in Winterthur am 18. 9. 1852 abgehaltenen Konferenz wurde mit Escher über den Bau einer Eisenbahn zum Bodensee verhandelt, die als Linie von gesamtschweizerischer Bedeutung den Anschluss von Zürich an Deutschland sicherstellen sollte. Um dieses Projekt möglichst rasch verwirklichen zu können, wurde auf den 5. 10. 1852 in Baltenswil eine Kantonalkonferenz einberufen, die von 78 Teilnehmern besucht wurde. Sogleich nach dieser bedeutsamen Tagung, an der die statutarischen Grundlagen zur Ernennung eines provisorischen Ausschusses für die Erstellung einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur an den Bodensee geschaffen worden waren, wurden die technischen Vorarbeiten für die Strecke Zürich—Winterthur in Angriff genommen. Dabei blieb die Frage offen, ob die Fortsetzung der Linie über Frauenfeld oder St.Gallen erfolgen sollte. Die beiden betroffenen Kantone St.Gallen und Thurgau warben in der Folge um die Gunst der Zürcher. Letztere gaben aus Kostengründen der kürzeren Strecke über Frauenfeld den Vorzug und schlossen im Dezember des gleichen Jahres mit Thurgau einen Staatsvertrag ab, der das Verhältnis der beiden Kantone zur Zürich-Bodensee-Gesellschaft regelte.¹⁵

Die St.Galler liessen sich keineswegs entmutigen und verfolgten ihre Eisenbahnpläne weiter. Sie begnügten sich vorerst mit einer Konzession für die Strecke

Winterthur—Elgg, die aber erst bewilligt wurde, als St.Gallen den Zürchern drohte, bei einer allfälligen Weiterführung der Linie Zürich—Romanshorn nach Rorschach ebenfalls Hindernisse in den Weg zu legen. Im Dezember wurde die Angelegenheit durch Abschluss eines Staatsvertrages zwischen den beiden Kantonen gütlich bereinigt. Während Zürich der sanktgallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft die Konzession für die Fortsetzung der Rorschach-Wiler-Bahn von der Kantonsgrenze bei Elgg bis Winterthur erteilte, gewährte der Kanton St.Gallen der Zürich-Bodensee-Gesellschaft die für die Fortsetzung dieser Bahn nach Rorschach benötigte Konzession.

Mehr Schwierigkeiten hatte die sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft mit den thurgauischen Behörden. Mit Beschluss vom 8.1.1853 verweigerte der Grosse Rat des Kantons Thurgau die Konzessionserteilung für das sein Hoheitsgebiet durchziehende Teilstück. Auf Begehren der betroffenen Gesellschaft befasste sich die Bundesversammlung mit der Angelegenheit und ersuchte Thurgau, seinen Widerstand aufzugeben. Somit kam es zum ersten Mal zu einer Intervention des Bundes gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28.7.1852,¹⁶ welcher folgendermassen lautet:

Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiet verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Masse erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse, massgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.¹⁷

Am 8.3.1853 kam es zum Abschluss eines Staatsvertrages zwischen den beiden zerstrittenen Kantonen, worin sich Thurgau für die Erteilung der Konzession von Rickenbach über Sirnach und Eschlikon nach Aadorf bis an die Zürcher Kantonsgrenze, St.Gallen hingegen für deren Erteilung für das Teilstück Rorschach—Romanshorn verpflichtete.¹⁸

Obwohl nun dem Bahnbau keine weiteren rechtlichen Hindernisse im Wege standen, hatte die sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft in den folgenden Jahren mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Zeichnungen in- und ausländischer Kapitalgeber nicht in erwartetem Masse erfolgten. Weiter trugen die langwierigen Konzessionsverhandlungen sowie die Schwierigkeiten mit dem Baugelände dazu bei, dass das erste Teilstück der sanktgallisch-appenzellischen Bahn erst am 14.10.1855 dem Betrieb übergeben werden konnte. Dies mehr als fünf Monate nach der Einweihung der Konkurrenzlinie Romanshorn—Winterthur der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, wie sich das Unternehmen seit der am 12.9.1853 rechtskräftigen Fusion der Zürich-Bodensee-Bahn mit der Nordbahn nannte.¹⁹ Beide Gesellschaften

kämpften in der Folge mit Liquiditätsschwierigkeiten, so dass sich die NOB gezwungen sah, das Bankhaus Rothschild in Paris um Hilfe anzugehen. Rothschild plante die Vereinigung der Nordost- und Südostbahn, welche die Verbindung des Bodenseeraums mit dem sanktgallischen Rheintal bis Chur, Sargans—Waldstadt—Rapperswil und dem Glarnerland sicherstellen wollte, wie der Glattalbahn (Anschluss an das Zürich-Bodensee-Netz) und der Rheinfallbahn (Schaffhausen—Winterthur). Zu diesem Zweck kam es am 3. 4. 1856 in Winterthur zur Unterzeichnung eines Präliminarvertrages zwischen dem Bankier und den genannten Gesellschaften. Rothschild gründete zur Erreichung seines Ziels die «Réunion financière», eine Vereinigung, der die angesehensten Pariser Bankhäuser wie auch Schweizer Geldinstitute angehörten.

Die Verhandlungen zwischen NOB, SOB und der sanktgallisch-appenzellischen Bahn führten am 14. 5. 1856 zu einem Fusionsvertrag, dem die Rheinfall- wie die Glattalbahn freiwillig beitreten konnten. Die Aktien der Unternehmen sollten dabei von der «Réunion financière» übernommen werden, bei deren Bewertung die alte Rivalität zwischen den St.Gallern und Thurgauern resp. Zürichern zum Vorschein kam. So verlangte die sanktgallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft die Gleichstellung mit der NOB, während jene die Gewährung einer Sonderprämie forderte. Während die Generalversammlung der SOB, der sanktgallisch-appenzellischen Bahn wie der Glattalbahn den Vertrag genehmigten, wurde er von der NOB verworfen. Die Folge war eine «kleine Fusion» zwischen der SOB, der Glattalbahn und der sanktgallisch-appenzellischen Bahn, die sich am 10. 4. 1857 zu einem neuen Unternehmen — den Vereinigten Schweizer Bahnen — zusammenschlossen, dessen Hauptaufgabe es war, die im Bau befindlichen Linien fertigzustellen.²⁰

Die Bedeutung der sanktgallisch-appenzellischen Bahn für die Appenzeller

War gesamtschweizerisch gesehen die Erschliessung des Warenumschatzplatzes Rorschach, der gemessen an den Zolleinnahmen nach Basel und Genf an dritter Stelle rangierte,²¹ von Bedeutung, stand für die Region St.Gallen/Appenzell mit ihrer regen Industrie der Anschluss an eine neues Verkehrsmittel im Vordergrund, das den Export ihrer Produkte wesentlich erleichtern sollte.

Es ist somit keineswegs verwunderlich, wenn in den Ausschüssen des sanktgallischen Eisenbahnvereins wie der späteren sanktgallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft namhafte appenzellische Persönlichkeiten — u. a. Landeshauptmann Roth von Teufen — Einsitz nahmen. Für das Appenzellerland standen handfeste wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel. Zum ersten Mal mit der

Möglichkeit konfrontiert, in den Genuss eines Bahnanschlusses zu kommen, ergab sich die reale Chance, den ohnehin durch ein schlechtes Strassennetz behinderten Gütertausch mit St.Gallen und der übrigen Schweiz zu erleichtern.

Denn gerade in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm der ostschweizerische Textilexport, namentlich nach den Vereinigten Staaten, gewaltige Ausmasse an. Bedeutende Ausfuhren gingen auch nach Frankreich, England und Spanien.

Da St.Gallens Bedeutung als Marktplatz immer grösser wurde, mussten viele Ausserrhoder in St.Gallen Lager mieten oder gar ihren Hauptsitz dorthin verlegen, denn viele Käufer suchten nur noch diesen Handelsplatz auf.²²

Bei einer Bevölkerung von 12 000 Einwohnern wurden damals 5000 bis 8000, an besonderen Anlässen wie Jahrmarkt, Festtag bis zu 12 000 Personen gezählt, die in St.Gallen ein- und ausgingen. Um die Mittagszeit wurden durchschnittlich 530 Ein-, Zwei- und Mehrspänner wie Omnibusse gezählt, die in den Gassen und Strassen der Stadt zirkulierten. Dieser rege Verkehr liess auf eine gute Rendite der zu erstellenden Bahn hoffen.²³

Obwohl an die Bevölkerung der beiden Kantone St.Gallen und Appenzell appelliert wurde, die neue Bahn finanziell zu unterstützen, liessen die Privatsubskriptionen zu wünschen übrig. Vom Aktienkapital von 12 Mio. Franken wurden in der Schweiz nur 7944 500 Franken gezeichnet, obgleich der Kanton St.Gallen im März 1852 als Stimulus Aktien im Wert von 600 000 Franken übernommen hatte. Dies war die erste Staatsbeteiligung an einem Bahnprojekt in der Schweiz.²⁴

Die finanzielle Beteiligung der Appenzeller am Bau der VSB

Von allen appenzellischen Ortschaften war Herisau dank seiner günstigen Lage als einzige prädestiniert, in den Genuss eines Anschlusses an die Vereinigten Schweizer Bahnen zu kommen. So lag es nur etwa 4 km von den projektierten Stationen Gossau und Winkeln und rund 10 km von St.Gallen entfernt. Die direkte Miteinbeziehung in die St.Gallen-Wiler-Linie schien wohl aus topographischen Gründen gar nie in Frage gekommen zu sein, liegt doch der Marktflecken um über 100 m höher als die benachbarten sanktgallischen Ortschaften. Auf derart kurze Distanzen solche Höhenunterschiede überwinden zu müssen, war für den damaligen Stand der Technik ein unlösbares Problem. So ergab sich wenigstens die Möglichkeit, eine halbe Wegstunde von Herisau entfernt vom Fuhrwerk auf das Schienenfahrzeug umzusteigen. Dass die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für Handel und Gewerbe nicht verkannt wurde, drückt sich ja durch nam-

hafte finanzielle Beteiligung an der Bahn seitens Privater aus. Trotz anfänglicher Reserve wurden bis Anfang November 1852 von ausserrhodischen Kapitalgebern Aktien im Wert von 239 000 Franken gezeichnet.²⁵

Um möglichst nahe an die VSB heranzukommen, wurde mit der Direktion der Gesellschaft um Verlegung der geplanten Station Winkeln nach «Göpsen», süd-östlich von Herisau, verhandelt. Diese hatte aber nicht die geringste Neigung, die bereits projektierte Station zu versetzen.

Die Appenzeller Zeitung war freilich der Meinung, der Anschluss Herisau an die VSB hätte sich ohne grosse Opfer und ohne Zeitverlust für die Bahn verwirklichen lassen. Sie spricht von schreiender Ungerechtigkeit gegenüber Herisau, das immerhin rund zwei Drittel des appenzellischen Kapitals beigesteuert habe, und fordert den «Handelsstand» auf, aus seiner «unbegreiflichen Lauheit und Gleichgültigkeit» herauszutreten, bevor es zu spät sei, denn eine Verbindung mit der Eisenbahn sei lebensnotwendig.²⁶

Auch St.Gallen sprach sich gegen die Haltestelle «Göpsen» (auch «Göbsi») Nähe Sitterbrücke aus, wo mit Herisau eine optimale Strassenverbindung bestanden hatte. Somit wurde Herisau und dem Kanton «zugemutet», auf eigene Rechnung eine Strasse nach Winkeln zu bauen.²⁷ Dies als Zumutung aufzufassen, war wohl übertrieben, denn Herisau war sich längstens im klaren, dass die Verbindungsstrasse nach Winkeln—St.Gallen in miserablem Zustand war. Erst die Kirchhöre vom 3.6.1855 sprach den Kredit für den Bau einer leistungsfähigen Strasse aus.²⁸

Offensichtlich wurde das finanzielle Engagement an den VSB als Freipass erachtet, auf deren Kosten zu einem möglichst billigen Bahnanschluss zu kommen. Aus dieser Haltung spricht ein gewisser Eigennutz, wenn man bedenkt, dass mit Stand vom 3.6.1855 die appenzellische Beteiligung an den VSB kaum 5 Prozent der sanktgallischen Aufwendungen von 7 272 000 Franken ausmachte. Die appenzellischen Beiträge beliefen sich auf total 372 500 Franken und schlüsselten sich wie folgt auf die einzelnen Gemeinden auf:²⁹

Herisau	Fr. 242 000.—
Gais	Fr. 50 000.—
Bühler	Fr. 24 000.—
Speicher	Fr. 21 500.—
Teufen	Fr. 20 000.—
Trogen	Fr. 15 000.—
Total	Fr. 372 500.—

Herisau sucht Anschluss an die Vereinigten Schweizer Bahnen

Die Appenzeller fühlten sich offenbar derart übergangen, dass der Grosse Rat von Appenzell A.Rh. sich bemüssigt fühlte, der Eröffnungsfeier anlässlich der Inbetriebnahme der Strecke Winkeln—St.Gallen fernzubleiben. Anders Herisau, das immerhin 3 Mitglieder des Gemeinderates an die Feierlichkeiten entsandte, was die Appenzeller Zeitung mit Erstaunen registrierte.³⁰ Herisau ging es, im Gegensatz zum Kanton — der bis dahin noch keinen Rappen für Eisenbahnen verwendet hatte — um möglichst gute Beziehungen mit den VSB, denn es hegte schon seit einiger Zeit die Absicht, einen Schienenweg von Herisau nach Winkeln anzulegen, der die gleiche Spurweite wie die Stammbahn haben sollte.³¹

Während in der übrigen Schweiz emsig an der Vervollständigung des projektierten Eisenbahnnetzes gearbeitet wurde, regte sich in Herisau bis Ende der sechziger Jahre nichts mehr in Sachen Eisenbahnbau.

Erst 1868 tauchte die Frage eines Bahnanschlusses erneut auf, als die Generaldirektion der Vereinigten Schweizer Bahnen die Vorsteherschaft Herisau einlud, sich mit einem neuen System vertraut zu machen, das die Überwindung der starken Steigung zwischen Herisau und Winkeln ermöglichte.³² Am 4.12.1868 beschloss der Gemeinderat, eine Kommission einzusetzen, welche sich mit dem Eisenbahnprojekt Winkeln—Herisau befassen sollte.³³ Die Kommission wurde ermächtigt, mit den Bundesbehörden über die Erteilung einer Konzession für die genannte Strecke zu verhandeln,³⁴ welche vom Bundesrat Ende Dezember erteilt wurde.³⁵ Hierauf beschloss die Vorsteherschaft, die Kirchhore um Vollmacht zu ersuchen, die von den Behörden der Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen zu erteilenden Konzessionen für die geplante Bahn einzuholen.³⁶ Nachdem sich die Kirchhore am 2. Mai 1869 positiv zu dieser Frage geäußert hatte, wurde eine Neuner-Kommission eingesetzt, die sich mit der Erstellung von Plänen und Kostenberechnungen befassen sollte.³⁷

Vorgesehen war die Erprobung des «Wetli'schen Systems», das im Falle der Bewährung beim Bau der Lukmanierbahn Verwendung finden sollte.³⁸ Vorgängig war sogar eigens eine Delegation der Herisauer Eisenbahnkommission mit Ingenieur Niklaus Riggerbach (1817 bis 1899), dem Erfinder des Zahnradsystems³⁹, auf den Mont Cenis gereist, um an Ort und Stelle das Problem der Überwindung grosser Steigungen bei Eisenbahnen zu studieren.⁴⁰

Im Mai 1870 wurde dann mit den VSB über den Bau einer normalspurigen Zweiglinie von 2.75 km Länge verhandelt. Diese sollte auf Rechnung der Gemeinde Herisau erstellt werden und zu einem späteren Zeitpunkt in das Eigentum der Vereinigten Schweizer Bahnen übergehen. Zu diesem Zweck erteilte die Generalversammlung der VSB ihrem Verwaltungsrat die Vollmacht, in eigener Kom-

petenz sämtliche für den Bau der projektierten Bahn mit Herisau zu vereinbarende Verträge zu ratifizieren.⁴¹

Herisau—Winkeln oder Herisau—Gossau!

Während die Studien für eine Schienenverbindung nach Winkeln im Gange waren, erhoben sich von anderer Seite Stimmen, die einen Anschluss nach Gossau forderten.⁴²

In Bischofszell beschäftigte sich schon seit einiger Zeit ein Komitee mit dem Projekt einer Verbindungseisenbahn zwischen der Nordostbahn und den VSB. Nebst der Linie Sulgen—Schwarzenbach wurde auch die Variante Sulgen—Bischofszell—Gossau in Erwägung gezogen. Für Herisau ergab sich somit erneut die Möglichkeit, zum langersehnten Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz zu kommen.⁴³ An einer am 21. 9. 1871 abgehaltenen Versammlung bezifferte das Eisenbahnkomitee Herisau-Gossau-Bischofszell die Baukosten für die gesamte Bahn auf 4 Mio. Franken, wovon Herisau 800 000 Franken übernehmen sollte.⁴⁴

Unterdessen blieb aber auch die Herisauer Eisenbahnkommission nicht untätig. Sie hatte einen Ingenieur beauftragt, die beiden Projekte Herisau—Winkeln und Herisau—Gossau zu prüfen und in einem umfassenden Gutachten auf deren Vor- und Nachteile einzugehen.⁴⁵

Da sich die Herisauer in der ganzen Angelegenheit in zwei Parteien spalteten, ist es weiter nicht erstaunlich, dass auch der Kompromissvorschlag auftauchte, in der Nähe des «Alten Zolls» (Kantonsgrenze zwischen AR und SG) eine Zweigbahn nach Winkeln und Gossau zu erstellen, um beiden Verkehrsrichtungen zu genügen.⁴⁶

Die ganze Auseinandersetzung fand nicht etwa hinter geschlossenen Türen statt, sondern wurde in die Öffentlichkeit hinausgetragen. An rege besuchten Versammlungen prallten die Meinungen hart aufeinander. Dabei zeigte es sich, dass das «Gossauer Projekt» vor allem unter den Bewohnern der Aussenbezirke Anklang fand. Aus technischen Gründen war nämlich die Streckenführung so gewählt worden, dass die Bahn unter Umgehung des Dorfes der Glatt entlang folgen und somit vor allem den Aussenbezirk Wilen erschliessen sollte. «Das Dorf sollte sich zu einem zweiten Bahnhof bei der Cilander (Textilfirma in der Glattsenke) bequemen».⁴⁷ Wortführer der Gossauer Partei war M. Schläpfer (Verleger) und Redaktor Müller der Appenzeller Zeitung. Sie wiesen auf die Vorteile eines Anschlusses an die Nordostbahn via Bischofszell hin und bezeichneten die Winkler-Linie als Sackbahn.⁴⁸

Beim Abwägen von Pro und Kontra gerieten die Eisenbahnfreunde derart in Wallung, dass sie in der Appenzeller Zeitung während Monaten mit heftigem Geschütz auffuhren. Der Verleger des renommierten Blattes nahm dabei ganz offen Stellung für die Bischofszeller-Bahn und bezichtigte die behördliche Eisenbahnkommission indirekt der Befangenheit. So beschuldigte er sie, Winkeln gehätschelt und Gossau geflissentlich vernachlässigt zu haben. Seit drei Jahren sei kein annehmbares System gefunden worden, das die Überwindung der Steigung zwischen Winkeln und Herisau ermöglicht hätte. Zudem verspreche eine isolierte Bergbahn mit zwei Kopfstationen einen unrationellen Betrieb, der den Herisauer Finanzhaushalt übermässig belaste. Ausserdem wandte er sich gegen einen Regiebetrieb durch die VSB, womit Herisau nur in ein einseitiges Abhängigkeitsverhältnis zu dieser Bahn geraten würde.⁴⁹ Dagegen versprach man sich vom Anschluss Gossaus eine Aufwertung Herisaus, da dieser Verkehrsknotenpunkt Verbindung mit Zürich—Winterthur, dem Toggenburg sowie dem Kanton Thurgau gewährleistete.⁵⁰

Die Gegenpartei wurde vom Herisauer Textilindustriellen Kaufmann Jakob Steiger-Meyer und dessen Schwiegervater Oberst Emanuel Meyer angeführt.⁵¹ Steiger-Meyer wies vor allem auf die unbestrittene Bedeutung St.Gallens für die Appenzeller Kaufleute hin. Die Tatsache, dass der Fabrikant dank der Eisenbahn den Käufer nicht mehr selbst aufsuchen musste, hatte zur Verlagerung der Geschäftstätigkeit nach dem bedeutenden Marktplatz St.Gallen geführt. Da ohnehin neun Zehntel des Verkehrs von Herisau nach der Äbtestadt gingen, wären die Herisauer sowieso über Winkeln gereist. Von der Gossauer Linie versprach sich Steiger keine wesentliche Steigerung des Güteraustausches mit den Thurgauern, sondern höchstens eine unwillkommene Aufwertung Gossaus, welches durch Einrichtung eines Viehmarktplatzes sowie durch Vermehrung seiner Ladengeschäfte Herisaus Stellung als Marktflecken gefährden könnte.⁵²

Die Auseinandersetzungen zwischen den Kontrahenten entarteten zu einer derartigen Polemik, dass sich Steiger-Meyer einige Male gezwungen sah, sich mit spitzer Feder zu verteidigen. Trotz aller Bitterkeit zeigte sich die Appenzeller Zeitung bereit, seine Artikel aufzunehmen. Als die persönlichen Angriffe kein Ende mehr nehmen wollten, forderte sie gar ihre Einsender zu vermehrter Sachlichkeit auf, um endlich in Ruhe eine Lösung in der Eisenbahnfrage finden zu können.⁵³

Die Stellung der Gemeinde Herisau in der Eisenbahn-Frage

Zweifellos hatte die Gemeinde eine unglückliche Hand in der ganzen Angelegenheit. Die Bemühungen der von ihr am 4. 12. 1868 eingesetzten Eisenbahnkommission zeigten keine sichtbaren Erfolge. Wohl war G. Koller, Ingenieur der Gotthard-Bahn, beauftragt worden, ein umfassendes Gutachten über beide Projekte auszuarbeiten, doch kaum war dessen Veröffentlichung von der Vorsteherschaft beschlossen worden, stiess es auf Kritik.⁵⁴

Da die Vorsteherschaft der Parteilichkeit ausgesetzt war, sah sie sich genötigt, dem Druck der öffentlichen Meinung zu weichen: An der Kirchhore vom 3. 12. 1871 wurde eine 15köpfige Kommission beauftragt, die beiden Projekte (Zweigbahn nach Winkeln und Bahnverbindung Herisau—Gossau) sorgfältig gegeneinander abzuwägen, worauf sich die Wogen erstaunlich rasch glätteten.

Erst rund acht Monate später kam die Eisenbahnangelegenheit wieder ins Gespräch, und zwar nach der Veröffentlichung eines neuen Gutachtens (Ingenieur Schmidlin), das sich aus technischen wie verkehrsgeographischen Überlegungen heraus für den Anschluss Herisaus in Gossau aussprach.⁵⁵ Der Gemeinde ging es nicht etwa um den Bau dieser Linie in eigener Regie, sondern um die Gewährung einer Subvention in der Höhe von 700 000 Franken, denn mittlerweile hatte der Kanton Thurgau seine finanzielle Beteiligung an der Bischofszeller Bahn von der Bedingung abhängig gemacht, dass die Hälfte des benötigten Kapitals von den Anliegergemeinden gezeichnet werde. Folglich drängte das Bischofszeller Komitee die Gemeinde Herisau, sich möglichst rasch zu entscheiden, ob es auf die Vorlage eintreten wolle oder nicht.⁵⁶

An der Kirchhore vom 8. 9. 1872 war es soweit. Obwohl die «Winklianer» Antrag auf Nichteintreten gestellt hatten, stimmte der Souverän mit 650 gegen 544 Stimmen für Eintreten auf die Vorlage. Mit 638 gegen 511 Stimmen wurde der Subventionsbeitrag von 700 000 Franken bewilligt. Damit schien der Anschluss an die Vereinigten Schweizer Bahnen und die Nordostbahn gesichert zu sein.⁵⁷

Die Privateisenbahnkommission Herisau-Winkeln

Es wäre verfehlt anzunehmen, der Entscheid der Kirchhore vom 9. 9. 1872 hätte einen Schlussstrich unter die ganze Eisenbahnaffäre gezogen.

Kurz vor der erwähnten bedeutungsvollen Kirchhore hatten sich am Freitag, 30. 8. 1872 namhafte Eisenbahnfreunde im Gasthof Löwen in Herisau versammelt, wo sie eine Privateisenbahngesellschaft gründeten und sogleich zur Wahl einer Elfer-Kommission schritten, die sich aus finanzkräftigen Herisauer Persön-

lichkeiten zusammensetzte — wie Landammann Dr. Zürcher, Oberst Emanuel Meyer, Kaufmann Steiger-Meyer, Alfred Schiess zur Rose — um nur einige zu nennen.⁵⁸ Bezweckt wurde der Bau einer Bahn von Herisau nach Winkeln, womit ein seit den fünfziger Jahren hängiges Postulat verwirklicht werden sollte. Es war vorgesehen, die Gemeinde Herisau um einen Beitrag von 600 000 Franken zu ersuchen. Der Restbetrag der approximativen Baukosten von 900 000 Franken sollte von den Initianten beschafft werden. Es war vorgesehen, allfällige Betriebsausfälle nicht der Gemeinde zu belasten; ausserdem stand für die Dauer einiger Jahre die Übernahme des Betriebes zum Selbstkostenpreis durch die VSB in Aussicht.⁵⁹

Bald tauchte aber auch alt Bundesrat Jakob Dubs' Idee auf, eine «Vicinalbahn» über Waldstatt—Urnäsch nach Appenzell zu bauen, womit auch den wirtschaftlichen Interessen des appenzellischen Hinterlandes gedient worden wäre. In einem Brief machte Dubs die Anregung, dass die Winkler Freunde sich mit Urnäsch und Appenzell in Verbindung setzen sollten zwecks Konstituierung einer Eisenbahngesellschaft. Er war sogar eigens nach Herisau gereist, um dem Privateisenbahnkomitee Kenntnis von seinen Plänen zu geben. Dieses sah sich jedoch vorderhand nicht in der Lage, die Initiative für eine Bahn nach Appenzell zu ergreifen.⁶⁰

Landammann Dr. Zürcher wurde ermächtigt, mit Dubs zu verhandeln. Bald konnte der Abschluss eines provisorischen Vertrages bekanntgegeben werden, zu dessen Prüfung ein Zweier-Ausschuss — bestehend aus den Herren Landammann Zürcher und Säckelmeister Steiger-Meyer — eingesetzt wurde. Falls die Finanzierung des Projektes auf ungeahnte Schwierigkeiten stossen sollte, einigte man sich darauf, die Bahn notfalls nur bis Urnäsch zu bauen.⁶¹ Das von appenzellischer Seite aufzubringende Kapital wurde auf 1,5 Mio. Franken veranschlagt. 800 000 Franken sollten von den beteiligten Gemeinden à fonds perdu geleistet werden, und zwar nach folgendem Verteilungsmodus:

Herisau	Fr. 360 000.—
Waldstatt	Fr. 50 000.—
Urnäsch	Fr. 170 000.—
Gonten und Appenzell	Fr. 220 000.—

Weitere 700 000 Franken sollten von Privaten in Form von Obligationen à 5 Prozent, rückzahlbar nach 16 Jahren, übernommen werden. Geplant war eine ratenweise Einzahlung des erforderlichen Kapitals, je nach Vollendung der Etappen Winkeln—Herisau, Herisau—Urnäsch und Urnäsch—Appenzell.⁶²

Kaum war das neue Projekt an die Öffentlichkeit gelangt, stiess es auch auf erste Hindernisse. So fühlten sich die Ausserrhoder Gemeinden Hundwil und Stein

sowie Haslen (AI) benachteiligt. Sie forderten, dass die projektierte Bahnlinie in der Nähe von Zürchersmühle mit einer Abzweigung nach Urnäsch über den gleichnamigen Fluss nach Hundwil—Hargarten—Rappisau nach Appenzell gezogen werde, wodurch weitere 4000 bis 5000 Einwohner in den Genuss des neuen Verkehrsmittels gekommen wären.⁶³

Aber auch die Finanzierung des Unternehmens ging nicht so reibungslos vonstatten, wie es sich die Herren Initianten vorgestellt hatten. Da der Grosse Rat von Appenzell Innerrhoden Anstalten machte, den Entscheid über die Subventionierung der Appenzeller Bahn der Landsgemeinde zu überlassen, hegte das Präsidium den Gedanken, mit den Gemeinden Schönengrund und St. Peterzell zu verhandeln betreffend Erstellung einer Bahn von Bütschwil—Ganterschwil—Brunnadern—Schönengrund—Waldstatt—Herisau—Winkeln.⁶⁴ Mittlerweile hatte sich nämlich in Schönengrund eine elfköpfige Kommission gebildet, welche sich für die Erstellung einer Neckertalbahn einsetzte.⁶⁵ Diese hätte den Anschluss an die 1870 eröffnete Toggenburgerbahn (Wil—Ebnat) und somit auch an die VSB gewährleistet. Die Wahl der Spurweite hing weitgehend von den Beschlüssen der nächsten Herisauer «Eisenbahn-Kirchhöre» ab.⁶⁶ Herisau hatte wohl am 8. 9. 1872 dem Bischofszeller Komitee gegenüber finanzielle Zusicherungen in der Höhe von 700 000 Franken gemacht, war aber keine bindenden Verpflichtungen eingegangen.⁶⁷ Erst am 21. März des folgenden Jahres kam es zu einem Vertrag zwischen den Eisenbahn-Komitees von Herisau und Bischofszell: Gemeinde und Private sollten sich mit 1 Mio. Franken beteiligen, davon 400 000 Franken in Prioritätsaktien, 400 000 Franken in Stammaktien und 200 000 Franken in Obligationen.⁶⁸

Aus diesem Grunde ist es verständlich, dass die Privateisenbahnkommission dem Herisauervolk partout ein günstigeres Gegenprojekt präsentieren wollte. Die Chancen standen gut, denn unterdessen hatte der Grosse Rat von Appenzell mit Beschluss vom 9. 1. 1873 den Subventionsbeitrag von 220 000 Franken bewilligt, was in Appenzell einen wahren Begeisterungstaumel auslöste.⁶⁹ Als erste Gemeinde hatte Urnäsch an der Kirchhöre vom 15. 12. 1872 die ihr zugeteilte Quote von 170 000 Franken bewilligt, die Beteiligung von Waldstatt stand in Aussicht. Letztlich hing die Verwirklichung des Projektes von der Zustimmung des Herisauer Soveräns ab. Bereits im Januar 1872 hatte die Privateisenbahnkommission die notwendigen Unterschriften gesammelt, um von den Behörden die sofortige Anordnung einer Kirchhöre zu verlangen. In einer Petition wurde zudem geheime Abstimmung in der Eisenbahnfrage gefordert.⁷⁰

Am 30. 3. 1873 war es dann soweit. Nachdem nochmals die verschiedenen Standpunkte erörtert worden waren, schritt man zur Urnenabstimmung. Von 2140 Stimmen waren 1120 für das Winkeln, 1009 für das Gossauer Projekt; die

Subvention von 360 000 Franken wurde anstandslos bewilligt. Damit hatte das Privateisenbahnkomitee mit seinem auf den ersten Blick günstigeren Projekt den Sieg über das Millionenprojekt der Bischofszeller davongetragen. Dadurch stand aber der Verwirklichung der Gossau-Sulgen-Bahn nichts im Wege, denn die Bischofszeller hatten schon längstens klar gemacht, dass es ihnen nicht darauf ankomme, ob die Bahn nach Herisau gebaut werde oder nicht. Sie wunderten sich höchstens, dass seit Jahren Projektstudien über die Strecke Herisau—Winkeln im Gange waren — für eine Bahn — dessen Steigung und engen Kurvenradien einmalig in der Schweiz gewesen wären. Die Bischofszeller Zeitung meinte spöttisch: «Die Haute Finance von Herisau solle dieses Wunder von einer Bahn selbst bezahlen und betreiben».⁷¹

Wohl wurde mit dem Entscheid der Herisauer Stimmbürger ein Schlusstrich unter ein Kapitel gezogen, das manche Gemüter erhitzt hatte, doch darf nicht übersehen werden, dass damit erneut die Gelegenheit verpasst wurde, Herisau an das schweizerische Eisenbahnnetz anzuschliessen. Die Appenzeller Zeitung vermochte den knappen Entscheid schwer zu verwinden, indem sie den Abstimmungs-Sonntag wie folgt kommentierte:

Es ist uns wie den 1000 in der Minderheit gebliebenen Einwohnern nicht möglich, darin das wahre Interesse der Gemeinde für die Zukunft zu erblicken, aber die Tausend werden sich, dem demokratischen Grundwesen getreu, mit ruhiger Resignation dem Willen der Mehrheit unterziehen, und es mag der Entscheid bei solch traurigen Verhältnissen insofern sein Gutes haben, als diese Haltung von der anderen Seite nicht in Aussicht gestellt wurde.⁷²

Bern, den 10. August 1908.

Die schweizerische Bundeskanzlei

""
Herr Bundesrat Forrer

"" Bern.

Herr Bundesrat,

Wir beehren uns
~~Wir sind~~ ^{zu beehren} Sie zu bitten, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass die Kommissionen
beider Räte ~~den 3. September~~ ^{am 3. September} ~~zusammenkommen werden.~~ ^{zusammenkommen werden.}

Säntisbahn.

den 3. September, Donnerstag den 3. September
abends 8 Uhr, im St. Gallen Hotel Walthalla

zusammenkommen werden.

Gerne geben Sie die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung

Schweizerische Bundeskanzlei.

Beilage: Programm für den Augenschein.

13. Sie werden höflichst ersucht, bis spätestens 25. August Herrn Gländorf
bühler in Appenzell mitzuteilen, ob Sie am Augenschein teilnehmen
oder nicht.

Orientierungs- und Einladungszirkular an Bundesrat Forrer zu einer Sitzung der
Kommission beider eidgenössischen Räte, Traktandum Säntisbahn, 1908.

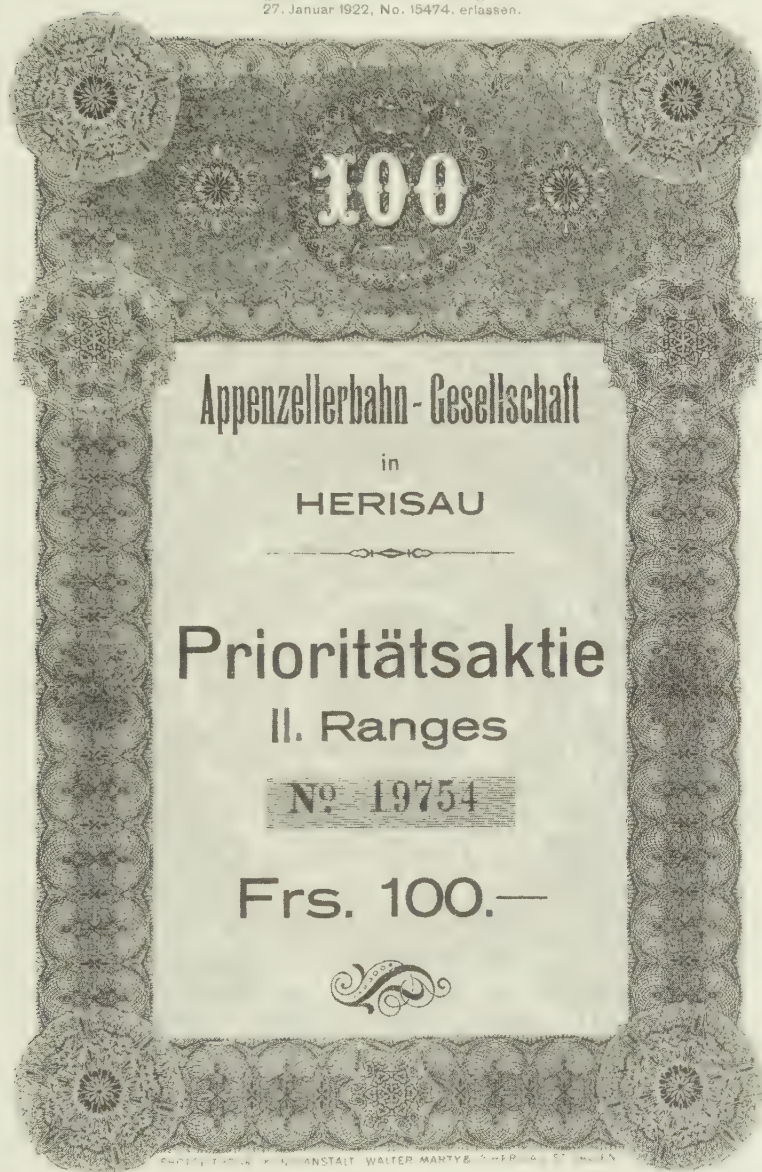
Winkeln-Horisau-Urnäsch-Appenzell																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Bern	ab	—	—	—	500	—	650	—	1045	140	214	—																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Basel (via Zürich)	ab	—	—	—	via Ebn.	706	—	—	1034	130	228	—																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Zürich	ab	—	—	—	—	645	854	1048	135	255	415	606	Winterthur	ab	—	—	—	—	726	984	1180	216	335	538	632	Wil	ab	—	—	—	—	890	1006	1224	305	470	547	705	Wäd.	ab	545	545	—	—	—	—	—	1250	332	—	800	Basel	an	—	610	726	900	—	—	—	—	—	—	812	Winkeln	an	+631	+631	718	840	1036	—	112	—	457	445	631	Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045
Winterthur	ab	—	—	—	—	726	984	1180	216	335	538	632	Wil	ab	—	—	—	—	890	1006	1224	305	470	547	705	Wäd.	ab	545	545	—	—	—	—	—	1250	332	—	800	Basel	an	—	610	726	900	—	—	—	—	—	—	812	Winkeln	an	+631	+631	718	840	1036	—	112	—	457	445	631	Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045													
Wil	ab	—	—	—	—	890	1006	1224	305	470	547	705	Wäd.	ab	545	545	—	—	—	—	—	1250	332	—	800	Basel	an	—	610	726	900	—	—	—	—	—	—	812	Winkeln	an	+631	+631	718	840	1036	—	112	—	457	445	631	Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																										
Wäd.	ab	545	545	—	—	—	—	—	1250	332	—	800	Basel	an	—	610	726	900	—	—	—	—	—	—	812	Winkeln	an	+631	+631	718	840	1036	—	112	—	457	445	631	Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																							
Basel	an	—	610	726	900	—	—	—	—	—	—	812	Winkeln	an	+631	+631	718	840	1036	—	112	—	457	445	631	Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																				
Winkeln	an	+631	+631	718	840	1036	—	112	—	457	445	631	Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																	
Horisau	an	+642	+642	718	862	1048	—	—	309	457	643	757	von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																														
von St. Gallen B.T.	an	511	7637	735	913	1046	1228	128	810	—	794	907	von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																											
von Watten	an	—	—	811	890	1117	—	—	—	457	—	730	Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																								
Horisau	ab	+516	+643	650	738	920	1050	12128	129	322	—	802	Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																					
Wilen	ab	+521	—	665	743	926	1055	12323	134	327	513	807	Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																		
Waldstatt	ab	+530	—	703	751	983	1102	12438	134	334	523	815	Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																															
Zürcherhühle	ab	—	—	715	801	948	1112	12658	132	345	534	825	Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																												
Urnäsch	ab	+545	+706	—	816	968	1127	12858	167	351	540	830	Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																									
Jakobshad	ab	+566	—	—	806	958	1127	13007	207	402	571	841	Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																						
Gonten	ab	+601	—	—	828	1003	1132	12113	212	411	538	817	Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																			
Appenzell	ab	+613	+730	—	821	1008	1137	12113	217	416	538	818	nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																
nach Gatt.	an	715	—	—	834	1015	1143	12113	217	424	538	828	von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																													
von Gatt.	an	—	—	904	1117	1228	854	442	1047	—	—	859	Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																										
Appenzell	ab	—	+625	—	821	1020	1228	12240	328	552	—	871	Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																							
Gontenbad	ab	—	+536	+700	704	916	1117	1230	246	356	544	+643	Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																				
Gonten	ab	—	+647	+711	715	927	1128	—	267	407	554	800	Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Jakobshad	ab	—	552	+720	720	932	1134	1244	302	412	559	812	Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Urnäsch	ab	—	557	+726	726	938	1140	1244	307	417	561	816	Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Zürcherhühle	ab	—	607	+735	734	947	1150	1244	317	425	561	816	Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Waldstatt	ab	—	612	+740	an	952	1155	105	322	438	619	847	Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Wilen	ab	—	622	+750	an	1002	1205	115	335	443	629	847	Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Horisau	ab	—	629	+800	1010	1212	122	335	450	639	847	856	nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
nach Watten	ab	—	645	+806	1013	1217	127	344	455	641	734	847	nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
nach St. Gallen	ab	—	745	814	1018	—	130	—	—	545	736	736	Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Horisau	ab	—	637	812	1016	1223	135	349	502	660	737	907	Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Winkeln	ab	+600	658	817	1020	1226	206	347	600	658	—	904	von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
von Gatt.	an	+610	828	827	1016	1227	206	357	708	—	—	914	Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Wäd.	ab	—	828	+116	1130	148	811	—	703	935	—	914	Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Winterthur	ab	—	745	916	1122	106	306	432	715	744	—	845	Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Zürich	ab	—	815	1008	1203	143	358	458	906	815	—	1040	Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Basel (via Zürich)	ab	—	858	1045																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				

[illegible]

Säntsbahn – Appenzel-Wasserauen (gültig vom Tage der Betriebseröffnung an)															
von Herisau an	14:12		14:29	14:31	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25
von Gals	14:29		14:31	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30
Appenzel	14:31	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40
Steinberg H.-St.	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45
Wasserauen	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50
Schwende H.-St.	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55
Wasserauen	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00
Wasserauen	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15
Schwende H.-St.	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20
Steinberg H.-St.	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25
Appenzel	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30
nach Herisau	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35
nach Gals	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40
Herisau	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45
Gals	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50
Appenzel	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55
Steinberg H.-St.	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00
Wasserauen	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05
Schwende H.-St.	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10
Wasserauen	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10	17:15
Wasserauen	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20
Schwende H.-St.	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:25
Steinberg H.-St.	16:20	16:25	16:30</												

[illegible][illegible]

Stempelabgabe durch Verfügung der eid-
genössischen Steuerverwaltung vom
27. Januar 1922, No. 15474, erlassen.



Aktie der Appenzellerbahn-Gesellschaft aus dem Jahre 1921.

Die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen

Wie erwähnt, hatte sich die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen mit dem Herisauer Privateisenbahnkomitee in Verbindung gesetzt zwecks Verwirklichung des Eisenbahnprojektes Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell. Mit dem positiven Entscheid der Kirchhore vom 30.3.1873 stand diesem Vorhaben nun nichts mehr im Wege. Der Bau der Appenzeller Bahn war in der Folge untrennbar mit dem Schicksal dieser Gesellschaft verbunden.

Die Gründungsversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen fand am 3. 9. 1872 in Olten statt. Die Anwesenden — 33 Repräsentanten des öffentlichen Lebens, Politiker wie Bankiers — schritten sogleich zur Wahl eines zwölfköpfigen Verwaltungsrates. Die Vorarbeiten, die zur Konstituierung der SLB führten, waren vor allem von alt Bundesrat Jakob Dubs und von Herrn H. Vögelin, Betriebschef der Centralbahn, geleistet worden.

Die Gesellschaft bezweckte vor allem die Vervollständigung des bisherigen, mehr für den Transit berechneten Eisenbahnnetzes durch ein Netz von Lokalbahnen. Ihre Hauptaufgabe sah sie darin, auf eigene Rechnung, auf Rechnung Dritter oder mit gemischten Beteiligungen Lokalbahnen, Pferdebahnen sowie Schiebbahnen und ähnliche Verkehrsmittel zu bauen, die benötigten Kapitalien zu beschaffen und den Betrieb oder die Leitung dieser Bahnen zu übernehmen. Die Gesellschaft wollte sich vornehmlich in der Schweiz und ihrer Umgebung betätigen. Das Aktienkapital wurde auf 10 Mio. Franken festgesetzt, wovon vorläufig nur die Hälfte zur Ausgabe gelangen sollte. Die Beschaffung der erforderlichen Summe wurde mit dem Basler Bankverein am 17. 8. 1872 vertraglich geregelt. Sitz der Gesellschaft war Basel, jener der Direktion in Zürich.⁷³

Die SLB und der Basler Bankverein

Die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen war seit ihrer Gründung vom Basler Bankverein abhängig; dessen Grundstein wurde am 18.11.1854 durch den Zusammenschluss von sechs Bankhäusern gelegt (Bischof zu St.Alban, Ehinger & Cie., J. Merian-Forcart, Passavant & Cie., J. Riggensbach und Speyr & Cie.).⁷⁴

Am 23.11.1871 wurde dann in Frankfurt von den Vertretern von fünf Privatbahnen der Basler Bankverein Gruppe — den Herren Ed. Zahn-Rognon vom Hause Bischoff zu St. Alban und J. J. Schuster-Burckhardt vom Hause von Speyr & Cie. — und den Vertretern des Frankfurter Bankvereins — L. Ritter von Marx, H. Marcuse und B. Knusenberg — ein Protokoll über die Gründung einer Aktienbank in Basel unter der Firma «Basler Bankverein» unterzeichnet.⁷⁵ Die Basler Bankiers konnten zudem die Firmen Emanuel La Roche & Sohn, C. Lüscher & Cie. und Isaac Dreyfus Söhne sowie den Advokat und späteren Ständerat Dr. Karl Stehlin und den Aarauer Bandfabrikanten Nationalrat K. Feer-Herzog als Mitgründer gewinnen.⁷⁶

In den von der konstituierenden Generalversammlung am 12.2.1872 beschlossenen Statuten wurde der Basler Bankverein als eine Aktiengesellschaft von 50jähriger Dauer bezeichnet, welche den Betrieb von Bank- und Handelsgeschäften, Industrie- und Bauunternehmungen bezwecken sollte. Die Statuten wurden vom Kleinen Rat des Kantons Basel-Stadt am 24.2.1872 genehmigt, und am 8.3.1872 wurde die Firma ins Handelsregister eingetragen. Das Grundkapital betrug 50 Mio. Franken, wovon anfänglich 30 Mio. Franken in Form von 60 000 Aktien à 500 Franken ausgegeben wurden. An der Zeichnung beteiligten sich der Frankfurter, der Wiener und der Berliner Bankverein; weitere Titel wurden von der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Bank in Winterthur, der Aargauischen Bank in Aarau, der Banque de Mulhouse, von vier Genfer Privatbanken (Association Financière) und einer Neuenburger Bank übernommen.⁷⁷

Die Gründung des Basler Bankvereins fiel in die Zeit des wirtschaftlichen Wiederaufschwungs nach dem deutsch-französischen Krieg, welcher der schweizerischen Exportindustrie infolge der Absenz der kriegführenden Mächte auf den Überseemärkten erheblich den Rücken stärkte.⁷⁸ Der Basler Bankverein profitierte sichtlich von dieser Entwicklung. Bereits im ersten Geschäftsjahr tätigte er erfolgreiche Geschäfte mit der Türkei, Nord- und Südamerika; hingegen wurde mit der Finanzierung der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen ein eigentliches Sorgenkind geboren.⁷⁹ Der Basler Bankverein beteiligte sich laut Vertrag vom 31.12.1872 mit 20 Prozent des Aktienkapitals der SLB in der Höhe von 5 Mio. Franken, wofür 10 000 Aktien à 100 Franken ausgegeben wurden.⁸⁰ Im 12köpfigen Verwaltungsrat der von J. Dubs präsidierten SLB nahmen drei Mitglieder des engeren Ausschusses des Basler Bankvereins Einsitz, nämlich J. J. Schuster-Burckhardt vom Hause von Speyr & Cie., Ed. Zahn-Rognon vom Hause Bischoff zu St. Alban in Basel und Dr. Karl Stehlin, Präsident des Bankvereins von 1872 bis 1881, dessen personellen Verbindungen bis zur Centralbahn reichten, wo er seit 1872 das Amt eines Verwaltungsrates bekleidete. Somit ergab sich eine enge personelle und finanzielle Verflechtung beider Unternehmen.⁸¹

Jakob Dubs und die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen

Da die Finanzierung der SLB gesichert war, stand ihr nichts mehr im Wege, ihre Tätigkeit zu entfalten. Für J. Dubs, der am 1.3.1872 aus dem Bundesrat ausgeschieden war, erfüllte sich ein langgehegter Wunsch, den Rest seines Lebens den Schmalspurbahnen zu widmen, zumal für ihn die schmale Spur Unabhängigkeit von jedem anderen Eisenbahnunternehmen bedeutete. Er rang sich zu dieser Überzeugung durch, nachdem er im Oktober 1871 die Schrift des Wiener Hofrates Nördling über Schmalspurbahnen gelesen hatte. Überdies liess er sich von den positiven Erfolgen der in Norwegen, Schweden, Indien und Österreich realisierten Schmalspurbahnen in seiner Haltung bestärken.⁸²

Da der Bau der Hauptlinien vor allem die Verstädterung gefördert hatte, wollte er eine Entflechtung des Verkehrs bewirken durch Erschliessung benachteiligter Regionen mit Hilfe der Schmalspurbahn, um der Abwanderung des Kapitals und der Arbeitskräfte in grössere Agglomerationen ein Ende zu setzen. Er wies darauf hin, dass — bedingt durch die zunehmende Besiedelung entlang der Eisenbahnlinien — die Infrastruktur überbeansprucht werde, da sie nicht mehr mit der Bevölkerungsentwicklung Schritt halten könne. Der herrschende Wohnungsmangel führe zu erhöhten Ansprüchen an den Staat seitens seiner Bürger; dieser wiederum sei gezwungen, die Steuern zu erhöhen, um die auf ihn zukommenden Aufgaben zu meistern. Von diesen zusätzlichen Steuern würden erneut die wirtschaftlich schwächsten Regionen am stärksten getroffen.⁸³

Welche Argumente sprachen nun zugunsten der Schmalspurbahn? Dubs war der Meinung, dass das durch den bisherigen Eisenbahnbau gestörte wirtschaftliche Gleichgewicht nur wieder hergestellt werden könne, wenn die noch zu erschliessenden Gebiete nicht über Gebühr durch zusätzliche Ausgaben belastet werden. Die bis anhin verwirklichten Bahnen erforderten Investitionen in der Grössenordnung von 200 000—300 000 Franken/km und Bruttoeinnahmen von 18 000—27 000 Franken/km, um die Verzinsung des Kapitals à 5 % zu gewährleisten. Da Lokalbahnen mit geringem Verkehrsaufkommen unmöglich solche Summen herauswirtschaften konnten, hoffte man mit der Wahl des Schmalspur-systems mit Investitionen von 50 000—100 000 Franken/km und jährlichen Betriebsaufwendungen von 2500—5000 —Franken/km auszukommen, was approximativ Bruttoeinnahmen von 5000—10 000 Franken/km erforderte. Die Sekundärbahnen sollten durch niedrige Tarife attraktiv gemacht werden, um der Arbeiterschaft die Benützung einer raschen Omnibusverbindung mit Anschlüssen an die Hauptbahnen zu ermöglichen.⁸⁴ Obwohl Dubs' Projekt von Weitblick zeugte — sein Postulat zugunsten des optimalen Einsatzes der öffentlichen Verkehrsmittel dürfte bis heute nichts an Aktualität eingebüsst haben — haftete seinem Kon-

zept ein grosser Nachteil an. So war nämlich die Frage des Güterumlads von Normalspur- auf Schmalspurbahnen nicht zufriedenstellend gelöst. Als einer der schärfsten Kritiker der Schmalspurbahnen entpuppte sich der damalige Zürcher Kantonsingenieur Wetli. Dieser bezifferte die Ersparnisse bei den Baukosten auf höchstens 10 %, jene beim Grunderwerb auf lediglich 3 %. Was die Beschaffung des Betriebsmaterials betraf, sah er keine Kostenreduktion. Seines Erachtens garantierte nur die konsequente Anwendung einer einheitlichen Spurweite die rationelle Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes.⁸⁵

In seiner Replik vertrat Dubs die Ansicht, dass die Schmalspurbahn zur Erschliessung ländlicher Regionen vollauf genüge, der Güterverkehr spiele dabei nur eine untergeordnete Rolle. In einem leidenschaftlichen Plädoyer wirft er seinen Gegnern vor, sich prinzipiell gegen Neues zu sträuben und gibt ihnen den wohlgemeinten Rat, die Normalspur von 1435 mm nicht als Nonplusultra zu betrachten — ja er spricht sogar von einer kulturhistorischen Mission der Schmalspurbahn, die als willkommene Ergänzung zu den Transitbahnen den geringeren Verkehrsbedürfnissen der zu bedienenden Gegenden völlig genüge:

Wir sprechen es dann, unbeirrt durch die Vorurteile der Techniker der alten Schule, mit vollster Überzeugung aus, dass die nächste Zukunft im Eisenbahnwesen mehr den Lokalbahnen angehört und dass unter diesen die Schmalspurbahn schliesslich den Sieg davontragen wird.⁸⁶

Dubs erhielt auch Schützenhilfe vom damaligen Oberingenieur der Nordostbahn, der anlässlich einer Diskussion des Ingenieur- und Architektenvereins über Schmalspurbahnen die Ansicht vertrat, dass sich diese Lokalbahnen aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus (Kostenfrage) gut für den Zweigverkehr eignen werden. Doch waren sich die Fachleute auch in diesem Gremium keineswegs einig darüber, was die zu erwartenden Vorteile der Schmalspurbahn gegenüber der bewährten Normalspur betraf. So lehnte Professor Culmann die These Oberingenieur Mosers entschieden ab, indem er die Meinung vertrat, durch den Bau von Schmalspurbahnen werde ein durchgehender Warenverkehr verunmöglicht, ausserdem sei eine schlechte Rendite zu erwarten.⁸⁷ Die Entwicklung sollte ihm Recht geben!

Die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen 1873—1885

Konzessionierung der Appenzeller Bahn

Kaum war die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen ins Leben gerufen worden, knüpfte sie nach allen Seiten Kontakte mit Eisenbahninteressenten an. So verhandelte sie über die Erstellung folgender Linien:

Bulle—Thun, Freiburg—Plaffeyen⁸⁸
 Bremgarten—Affoltern—Hausen—Sihlbrücke⁸⁹
 Stäfa—Wetzikon⁹⁰
 Rheinfelden—Gelterkinden—Sissach⁹¹
 Lausanne—Echallens⁹²
 Freiburg—Murten⁹³
 Stansstad—Beckenried⁹⁴
 Glarus—Linthal⁹⁵
 Bern—Worb—Walkringen—Sumiswald—Huttwil—Sursee⁹⁶

Zudem war die Konstituierung einer Schweizerischen Gesellschaft für Omnibuseinrichtungen geplant, die u.a. in Zürich einen Omnibusdienst einführen sollte.⁹⁷ Weiter war der Bau einer Tramlinie in Strassburg in Erwägung gezogen worden sowie die Beteiligung an der aargauisch-luzernischen Seetalbahn, an einem rhätisch-tirolischen Eisenbahnnetz und ebenfalls an einer Eisenbahnverbindung zwischen den oberitalienischen Seen.⁹⁸ Alle diese Projekte konnten jedoch nicht realisiert werden.

Vorderhand wurden folgende Unternehmungen energisch vorangetrieben:⁹⁹

1. Stäfa—Wetzikon—Zürich—Neumünster—Forch—Grüningen mit Abzweigung nach dem Pfannenstiel
2. Hausen—Affoltern—Ottenbach—Muri
3. Winkeln—Herisau—Waldstatt—Urnäsch—Appenzell

Wie erwähnt, hatte Dubs mit Vertretern des Herisauer Privateisenbahnkomitees Fühlung genommen. Die gemeinsamen Anstrengungen führten dann zum Abschluss des Vertrages (27. 11. 1872), der von der Direktion der SLB und Privaten aus Herisau, Waldstatt, Urnäsch, Appenzell und Gonten unterzeichnet wurde. Die geplante Linie Winkeln—Appenzell sollte den Grundstein legen für ein das ganze Land Appenzell durchziehendes Eisenbahnnetz. Unterdessen hatte nämlich in Teufen eine von Vertretern aus fünf Gemeinden beschickte Versammlung stattgefunden, die von Landammann Dr. Roth geleitet wurde. Verhandlungsgegenstand war der Plan einer Verbindung des appenzellischen Mittellandes mit St.Gallen und Anschluss an die Appenzeller Bahn. Die SLB erklärte sich in der Folge bereit, durch teilweise Übernahme des erforderlichen Kapitals oder durch Leitung von Bau und Betrieb die Verwirklichung der Linie St.Gallen—Teufen—Appenzell, mit Abzweigung nach Speicher und Trogen, zu ermöglichen.¹⁰⁰ Wenig später tauchte auch die Anregung auf, Trogen via Kurzenberg über Walzenhausen mit dem Rheintal zu verbinden.¹⁰¹ Schliesslich einigte man sich darauf, folgende drei Sektionen eines kantonalen Eisenbahnnetzes anzulegen:¹⁰²

- a) Winkeln—Herisau—Waldstatt—Urnäsch—Appenzell
- b) Gais—Teufen—Speicher—St.Gallen
- c) Speicher—Trogen—Wald—Heiden

Nachdem die Finanzierung der ersten Sektion gesichert war, schien diesem Projekt nichts mehr im Wege zu stehen, lediglich die Konzession für deren Bau war noch ausstehend. Herisau hatte bereits am 16.12.1868 das Gesuch an den Bundesrat gerichtet, die Konzession für den Bau der Zweigstrecke Herisau—Winkeln, mit Anschluss an die Vereinigten Schweizer Bahnen, zu bewilligen.¹⁰³ Dem Gesuch wurde am 22.12.1868 stattgegeben; für Herisau ging es nur noch darum, gemäss Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28.7.1852, die Bewilligung der Kantone Appenzell A. Rh. und St.Gallen für den Bau dieser Bahn einzuholen. Am 19.6.1869 erteilten Landammann und Regierungsrat von St.Gallen die für den Bau der Herisau—Winkeln-Bahn auf ihrem Staatsgebiet erforderliche Konzession.¹⁰⁴

Übersicht über die von den beteiligten Gemeinden bewilligten Subventionen für den Bau der Eisenbahn Winkeln—Appenzell:

1. Grossratsbeschluss von Appenzell I. Rh. vom 9.1.1873	Fr. 220 000.—
2. Kirchhörenbeschluss von Urnäsch vom 15.12.1872	Fr. 170 000.—
3. Kirchhörenbeschluss von Waldstatt vom 6.4.1872	Fr. 35 000.—
plus freiwillige Beiträge zugunsten dieser Gemeinde:	
a) von Privaten aus Herisau	Fr. 10 000.—
b) von Privaten aus Waldstatt	Fr. 5 000.—
4. Kirchhörenbeschluss von Herisau vom 30.3.1873	Fr. 360 000.—
Gesamtsubvention	Fr. 800 000.—

Am 11.11.1872 ersuchte dann das Herisauer Privateisenbahnkomitee den Grossen Rat von Appenzell A. Rh. um Erteilung der Konzession für die Appenzeller Bahn. Auf Antrag von Landammann Roth in Teufen wurde jedoch dem in der gleichen Sitzung behandelten Gesuch des Bischofszeller Komitees der Vorzug gegeben.¹⁰⁵

Da aber mittlerweile das Gossauer Projekt zugunsten der Winkeln-Bahn fallengelassen worden war, galt es, die St.Galler Regierung erneut um eine Konzession zu ersuchen. Die Kantonsregierung war aber noch gar nicht auf das Begehren der Privateisenbahnkommission bzw. der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen eingetreten, da die Übertragung der alten «Herisauer Konzession» auf die Lokalbahngesellschaft nur möglich war, wenn die Gemeinde ausdrück-

lich darauf verzichtete. Da für die Weiterführung der Linie Konzessionen von den Kantonen AR und AI einzuholen waren, entschloss sich die SLB, diesbezüglich keine weiteren Schritte mehr zu unternehmen, bis das neue Eidgenössische Gesetz über das Eisenbahnwesen in Kraft getreten war.

Das am 23.12.1873 verabschiedete Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft unterstellte nämlich — im Gegensatz zum alten Gesetz vom 28.7.1852 — die Konzessionierung von Eisenbahnen direkt dem Bund. In den Übergangsbestimmungen wurde festgelegt, dass Konzessionen, welche bei Erlass dieses Gesetzes von den Kantonen erteilt, aber vom Bunde noch nicht genehmigt worden waren, den Bestimmungen des bisherigen Gesetzes unterlagen — sofern deren Ratifikation durch den Bund bis zum 15. Januar 1873 nachgesucht wurde.¹⁰⁶

Da Herisau innerhalb der vorgesehenen Frist nicht um die Erteilung der Bundesgenehmigung für die «alte Konzession» ersuchte, fiel jene dahin. Nach dem positiven Ausgang der Subventionsfrage (Kirchhöre vom 30.3.1873) wurde das Konzessionsbegehren für den Bau der Eisenbahn Winkeln—Herisau—Waldstatt—Urnäsch—Appenzell am 7.5.1873 unterzeichnet und am folgenden Tag der SLB überwiesen, von wo es dann in fünf Exemplaren an den Bundesrat gesandt wurde, der es sogleich an die Regierungen der beiden appenzellischen Halbkantone und St.Gallen zur Vernehmlassung weiterleitete. Während Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden keine Einwendungen erhoben, gab die St.Galler Regierung zu bedenken, dass der Verkehr zwischen Herisau und St.Gallen reibungsloser vonstatten gehen würde, wenn Personen und Güter ohne Umlad in Winkeln spedierte werden könnten. Es sollte daher entweder von Winkeln nach Herisau normalspurig gebaut oder dafür gesorgt werden, dass die geplante Schmalspurbahn bis nach St.Gallen gebaut werde.¹⁰⁷

In der Sommersession wurde das Geschäft von den beiden Kammern eingehend beraten. Die Konzession wurde zur schmalspurigen Normalkonzession erhoben, was erhebliche Debatten auslöste. Nach Bereinigung aller Differenzen wurde von der Bundesversammlung mit Beschluss vom 23.9.1873 grünes Licht für den Bau der Appeneller Bahn gegeben. Die Konzession wurde mit Wirkung vom 1.10.1873 für die Dauer von 80 Jahren erteilt, der Baubeginn für das erste Teilstück Winkeln—Herisau auf den 1. Juni 1874, für die übrige Linie auf den 1. November 1874 und deren Vollendungstermin auf den 1. Dezember 1874 resp. 1. März 1876 festgesetzt.¹⁰⁸

Bevor der eigentliche Bahnbau in Angriff genommen werden konnte, musste eine Aufsichtsbehörde gewählt werden. Das Privateisenbahnkomitee beschloss, die 21 Unterzeichner des Eisenbahnvertrages vom 27.11.1872 zu Mitgliedern einer ständigen Eisenbahnkommission zu machen. Weiter wurden die am Bahn-

bau beteiligten Gemeinden eingeladen, je zwei Abgeordnete zu bezeichnen, die an den Verhandlungen der Eisenbahnkommission teilnehmen sollten. Appenzell I. Rh., das ja die Institution der Gemeinden nicht kannte und somit die Eisenbahnfrage als Kantonsangelegenheit betrachtete, sollte zwei Vertreter der Ständekommission delegieren. Die Eisenbahnkommission wählte ferner für die Dauer eines Jahres einen neunköpfigen Ausschuss, dem die Herren J.J. Alder, Oberst Emanuel Meyer, Landammann Zürcher, Emil Meyer, Landammann Rechsteiner, alt Statthalter Eugster, Ludwig Merz, Alfred Schiess zur Rose (alle aus Herisau) und Emanuel Schläpfer (aus Waldstatt) angehörten. Zum Präsidenten der neuen Eisenbahnkommission wurde J. Jacob Alder und zum Aktuar Alfred Schiess bestimmt.

Mit den Neuwahlen wurden auch die Termine für die ersten fälligen Zahlungen durch die Gemeinden vereinbart. So sollten die beiden ersten Raten von je 37,5 Prozent der versprochenen Subventionen nach Fertigstellung der Teilstücke Winkeln—Herisau bzw. Herisau—Urnäsch, der Rest nach Ankunft der Bahn in Appenzell entrichtet werden.¹⁰⁹

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Bau der Appenzeller Bahn

Von den Initianten wurden recht hohe Erwartungen in das Unternehmen gesetzt, sollte doch die projektierte Bahn eine der dichtest bevölkerten und industrialisierten Gegenden der Schweiz durchziehen. Obwohl mit einer Fläche von 242 km² an 22. Stelle — nur Zug mit 240 und AI mit 172 sowie BS mit 37 km² sind kleiner — rangierte der Kanton Appenzell A. Rh. aufgrund der Volkszählung vom 1. 12. 1870 mit 48 726 Einwohnern immerhin an 16. Stelle, knapp vor Basel-Stadt mit 47 760 Einwohnern. Bezüglich der Bevölkerungsdichte belegte Ausserrhoden hinter den Stadtkantonen Basel (1269 Ew/km²) und Genf (315 Ew/km²) sogar den 3. Platz mit 201 Ew/km² (zum Vergleich: Zürich 164 Ew/km², Aargau 142 Ew/km²).¹¹⁰

Die Bevölkerung lebte hauptsächlich von Industrie und Gewerbe. Erhebungen des Eidgenössischen Statistischen Büros zeigen, dass nach 1860 nur rund 22,3 % der Ausserrhoder die Landwirtschaft als Haupterwerbsquelle angaben, während 63,3 % erklärten, von einem gewerblich-industriellen Beruf zu leben. Mit diesem Resultat stand Appenzell A. Rh. in bezug auf das Ausmass der Industrialisierung weit an der Spitze aller Kantone, gefolgt von Glarus mit 55,1 %; Innerrhoden stand an 11. Stelle. Die Landschaft wurde nicht etwa durch grosse Industriebetriebe verändert, sondern vielmehr übten die unzähligen Weber ihren Beruf in ihren unterkellerten Bauernhäusern aus, wo sie als Nebenerwerb landwirtschaftlich tätig waren.¹¹¹

Da infolge der klimatischen Bedingungen seit altersher auf den kleinen, stark parzellierten Gütern kein Ackerbau, sondern lediglich Viehwirtschaft betrieben werden konnte, ergab sich für die Bahn die Chance, die für die Ernährung des dichtbevölkerten Landes lebensnotwendigen Güter wie Getreide, Stroh, Wein, Obst, Kartoffeln usw. zu transportieren. Dazu kam die Belieferung der Industrie mit Maschinen, Kohlen und Rohmaterialien. Vom Export von Holz und Torf (bei Gonten, Nähe Appenzell, befanden sich grosse, noch nicht angebrochene Torflager), von Vieh, Käse und Textilien versprach man sich weitere Einnahmen.

Die rege Industrietätigkeit liess zudem einen bedeutenden Personenverkehr erwarten, dazu kam der allerdings starken saisonalen Schwankungen unterworfenen Touristenstrom, denn das Appenzellerland war schon im letzten Jahrhundert bis weit in den süddeutschen Raum hinaus für seine landschaftlichen Reize bekannt. Zahlreiche Gäste suchten auch Erholung in einem der vielen Bäder wie dem Heinrichsbad (Herisau), dem Waldstätterbad, Jakobsbad, Gontenbad, Weissbad — um nur einige der bekanntesten zu nennen.

Infolge der zu erwartenden Frequenzen rechnete die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen mit Einnahmen von 8000—10 000 Franken pro km, was angesichts der damals üblichen Schätzungen als niedrig erachtet wurde. Was den Personenverkehr betraf, wurde mit der sechsfachen Einwohnerzahl des Einzugsgebietes die Anzahl beförderter Passagiere errechnet. Die von der Bahn zu bedienenden Gemeinden wie Herisau zählten 9736 Einwohner, Waldstatt 953, Urnäsch 2564, Gonten 1430, Appenzell 4191 und die in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Dörfer Hundwil 1519, Schönengrund 797, Schwellbrunn 2139 und Schwende 1222 Einwohner. Von St.Gallen und Umgebung wurden 5000 Personen zu den potentiellen Bahnkunden gerechnet, was ungefähr einem Viertel der Bevölkerung entsprach. Dies ergab zusammengezählt 31 256 Personen, woraus mit dem Faktor sechs multipliziert die Anzahl erwarteter Passagiere (187 596) abgeleitet wurde.

Es war damals sogar üblich, als Minimalfrequenz die achtfache Anwohnerzahl, für stark industrialisierte Gegenden das Zwölfwache der Bevölkerung als Massgabe für den prognostizierten jährlichen Personenverkehr zu nehmen. Die bewusst tiefen Kalkulationen der Unternehmen hatten den Zweck, allfällige Zweifel hinsichtlich der Rentabilität der projektierten Bahn zu zerstreuen. So wurde dargelegt, dass bei einem Tarifansatz von durchschnittlich Fr. 1.25 pro Person (= 5 Rp./km) allein aus den Einnahmen vom Personenverkehr in der Höhe von 234 420 Franken die für einen rentablen Betrieb erforderlichen kilometerischen Erträge von 10 000 Franken annähernd erreicht werden konnten. Dazu war aber noch der Güterverkehr in Betracht zu ziehen, dessen Umsatz etwa gleich hoch veranschlagt wurde.

Für die Erstellung der Bahn sollten die im Kostenvoranschlag vorgesehenen 3 000 000 Franken (Fr. 1,5 Mio. von der SLB und dem Basler Bankverein, Fr. 800 000.— von den beteiligten Gemeinden, Fr. 700 000.— von privater Seite) völlig ausreichen. Die Baukosten wurden — inklusive Betriebsmaterial — auf 100 000 Franken pro km beziffert; dies hätte bei einer Streckenlänge von 25 km eine Reserve von 500 000 Franken bedeutet. Den geschätzten Betriebseinnahmen wurden approximative Betriebsausgaben im Betrage von Fr. 5270.—/km gegenübergestellt. Wohl um die Gegner der Schmalspurbahn zu beschwichtigen, wurde für den angeblich kostenintensiven Güterumlad von der Normalspur- auf die Schmalspurbahn lediglich 1 Rp./Zentner eingesetzt.¹¹²

Erste Anzeichen einer Krise

Nach der Konzessionserteilung wurde im Januar 1874 unverzüglich mit dem Bau der ersten Teilstrecke begonnen. Doch kurz nachdem die Appenzeller Zeitung noch berichtet hatte, dass die Bauarbeiten zügig voranschritten¹¹³ und sich J. Dubs am 14. April 1874 anlässlich der ersten Generalversammlung der Aktionäre der SLB lobend über den befriedigenden Gang des Unternehmens geäußert hatte¹¹⁴, mehrten sich im Laufe des Jahres die ersten Anzeichen einer Krise, von der sich die Appenzeller Bahn nie mehr recht erholen sollte. Ein regnerisches Frühjahr sowie ein Hochwasser im Juli führten zu Rutschungen auf dem Gebiet der Gemeinde Herisau. Den dadurch entstandenen Verzögerungen wie dem schleppenden Gang der Expropriationen — allein elf Fälle wurden bis ans Bundesgericht gezogen — war es zu verdanken, dass der Kostenvoranschlag um rund 25 Prozent übertroffen wurde. In einem Brief vom 16. 11. 1874 an das Eisenbahnkomitee in Herisau berichtete J. Dubs von zunehmenden finanziellen Schwierigkeiten.

Bekanntlich hatte der Basler Bankverein seinerzeit mit der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen einen Vertrag abgeschlossen, worin sich dieser verpflichtete, 5 Mio. Franken in Aktien der SLB zu übernehmen. Am 31. 12. 1872 zahlte er 1 Mio. Franken ein¹¹⁵ gemäss Artikel 6 der Statuten der SLB vom 17. 8. 1872, wonach die ersten Übernehmer der Aktien für die erste Einzahlung von 20 Prozent persönlich hafteten. Auf erneuten Kredit angesprochen, wies der Bankverein auf enorme Schwierigkeiten in der Finanzbeschaffung hin, gab aber die Bereitschaft zu erkennen, weitere Hilfe für den Ausbau bis Appenzell zu gewähren, unter der Voraussetzung, dass die SLB alle weiteren Unternehmungen aufgebe. Diesem Begehren wurde vom Verwaltungsrat der SLB entsprochen, indem er beschloss, sich nur noch auf den Ausbau der Appenzeller Bahn zu kon-

zentrieren. Durch Personalentlassungen sollten zudem Einsparungen erzielt werden. Nebst den zugesicherten Subventionen von Gemeinden und Privaten ging es nun konkret um die Beschaffung zusätzlicher Mittel im Betrage von 1,1 bis 1,2 Mio. Franken. Diese Summe sollte in Form von Obligationen, verzinsbar zu 5 Prozent, beschafft werden. Der Bankverein machte seine Zahlungsbereitschaft von der Bedingung abhängig, dass alle Teilnehmer des Bankkonsortiums einen entsprechenden Anteil übernehmen. Dieser Antrag wurde von den meisten Mitgliedern des Konsortiums gutgeheissen. Einzig die Bank von Mülhausen, der Frankfurter Bankverein sowie die Association Financière in Genf leisteten Widerstand; diese Institute hatten seinerzeit annähernd einen Drittel des Aktienkapitals übernommen.

Inzwischen waren der SLB bereits die Mittel ausgegangen, der drohende Konkurs konnte nur durch einen Vorschuss der Kantonalbank in Herisau abgewendet werden. In der Folge wurden Mittel und Wege zur Behebung der Liquiditätskrise gesucht. Da von den renitenten Bankinstituten kein Geld flüssig gemacht werden konnte, gab man sich schliesslich mit 800 000 Franken zufrieden, was einer Reduktion der ursprünglichen Forderung um jene Summe entsprach, deren Auszahlung von den obenerwähnten Banken verweigert wurde. Gleichzeitig sollte auch die Ausschreibung einer zweiten Aktienzahlung à 20 Prozent angeordnet werden. Ausserdem war geplant, die Gründung einer besonderen Gesellschaft für die Linie Winkeln—Herisau—Appenzell an die Hand zu nehmen. Diejenigen Banken des Konsortiums, welche gewillt waren, weitere Obligationen zu zeichnen, sollten berechtigt werden, ihre Lokalbahnaktien in Wertpapiere des neuen Unternehmens umzutauschen, um sich dadurch von der Einzahlung der zweiten Rate von 20 Prozent des Aktienkapitals von 5 Mio. Franken zu befreien. Keinen Anspruch auf diese Regelung hatten die «renitenten» Banken. Diese sollten verpflichtet werden, die fällige Tranche von 1 Mio. Franken des Aktienkapitals einzubezahlen, wogegen sie Einspruch erhoben mit der Begründung, dass es nicht angehe, die Aktionäre zur gleichen Zeit auf verschiedene Art und Weise zu behandeln.

Schliesslich kam es dann am 3. 11. 1874 zum Abschluss eines Vertrages mit dem Bankverein, worauf es den Anschein hatte, als würde innerhalb der vertraglich vorgesehenen Frist bis zum 14. 11. die Einzahlung von 800 000 Franken erfolgen; es galt lediglich, die Genehmigungen der Verwaltungsräte des Frankfurter und Basler Bankvereins abzuwarten. Im letzten Augenblick entschieden sich diese beiden Institute für die Ratifikation des Vertrages, stellten aber die Bedingung, dass nicht bloss 800 000, sondern mindestens 1,1 bis 1,2 Mio. Franken gezeichnet werden müssten, um bei allfälligen späteren Überraschungen während des Bahnbaus über eine gewisse finanzielle Reserve zu verfügen. Mit den Einzahlungen dieser Banken waren nun insgesamt 832 000 Franken sichergestellt. Vorbehältlich

der Ratifikation durch ihre Compagnons folgten weitere Zeichnungen von Dreifuss Söhne in Frankfurt in der Höhe von 43 000 Franken und von La Roche & Burkhardt im Betrage von 10 000 Franken, wodurch die Summe auf 885 000 Franken aufgestockt wurde. Von den Häusern Speyr in Basel, der Bank in Mülhausen sowie der Association Financière in Genf waren definitiv keine Beteiligungen mehr zu erwarten. So blieb ein ungedeckter Restbetrag von 215 000 Franken übrig, zumal der Basler Bankverein vom Frankfurter Bankverein (an dessen Entstehung das Frankfurter Haus massgeblich beteiligt war) zur Erklärung genötigt worden war, dass er nicht gewillt sei, weitere Mittel flüssig zu machen.

Um den drohenden Zusammenbruch des Unternehmens abzuwenden, sah J. Dubs nur den Ausweg, an die moralische Verpflichtung der Appenzeller zu appellieren, das Entgegenkommen der Banken durch Übernahme des fehlenden Betrages von 215 000 Franken zu honorieren:

... übernehmen Sie gefälligst rund oder voll den fehlenden Rest! Dass die von Ihnen effektiv zu leistende Summe möglichst gering werde, dafür verspreche ich Ihnen mit allen mir zu Gebote stehenden Mitteln zu wirken, wobei ich wohl sagen darf, dass ich von Anfang an Tendenzen auf starke weitere Inanspruchnahme der appenzellischen Interessenten entgegentrat!¹¹⁶

An der Sitzung der Privateisenbahnkommission vom 17. 11. im Casino Herisau wandte sich Dubs persönlich an die Anwesenden, um sie von der Dringlichkeit der Angelegenheit zu überzeugen.

Inzwischen hatte sich die Ausserrhoder Kantonalbank bereiterklärt, das fragliche Defizit von 215 000 Franken zu übernehmen, wenn die Verpflichtung übernommen werde, eine Anzahlung von mindestens 20 Prozent zu leisten und die Obligationsscheine nach Ablauf von zwei Jahren einzulösen oder zum Tageskurs mit der Bank zu verrechnen. Die Versammlung der Herisauer und Hinterländer Eisenbahnfreunde stimmte diesem Anliegen zu und beschloss, die Summe proportional zu den früheren Einzahlungen auf die Mitglieder der Privateisenbahnkommission zu verteilen.¹¹⁷ Damit war knapp vor dem in der Konzession vom 23. 9. 1873 festgesetzten Termin für die Fertigstellung des ersten Teilstückes der Weiterbau der Linie gesichert.

Ende Dezember wurde die Privateisenbahnkommission vom Eisenbahn- und Handelsdepartement eingeladen, zu einem auf Begehren der SLB zustande gekommenen Entwurf Stellung zu nehmen. Dieser sah den Eintrag des von den appenzellischen Interessenten bereits gezeichneten Obligationenkapitals wie des neuerlichen Anleiheins im Gesamtbetrag von 1,9 Mio. Franken ins Pfandbuch vor. Gemäss Artikel 14 der Verordnung betreffend Führung des Pfandbuches über Eisenbahnverpfändungen waren die Obligationäre einer zu verpfändenden Eisenbahn berechtigt, gegen den Entwurf der Einträge ins Pfandbuch Einsprache zu erheben. An einer eigens einberufenen Versammlung wurde alsdann beschlos-

sen, dass im Vertrag vom 27.11.1872 eine Bestimmung aufgenommen werde, welche den Gläubigern eine besondere Garantie für die Verzinsung ihrer Obligationen durch Inanspruchnahme von 50 Prozent des Bruttoertrages zusicherte.¹¹⁸ Mit Schreiben vom 15.1.1875 teilte das Eisenbahn- und Handelsdepartement mit, dass das Pfandrecht auf den Bestand der Bahn zur Zeit der Liquidation beschränkt sei¹¹⁹, worauf das Präsidium ermächtigt wurde, den hypothekarischen Eintrag ins Pfandbuch zu unterzeichnen.¹²⁰

Mit der Pfandbestellung sicherten sich die Gläubiger in der Weise, dass sie sich aus der betreibungsrechtlichen Verwertung des Pfandgegenstandes bezahlt machen konnten, falls der Schuldner bei Verfall nicht zahlen sollte.¹²¹

Nach diesen Sanierungsmassnahmen schienen Gläubiger wie Schuldner befriedigt, der Fortbestand des Unternehmens gesichert zu sein!

Der wirtschaftliche Hintergrund der finanziellen Krise der SLB

Die schweizerische Wirtschaft befand sich in den frühen siebziger Jahren in einem Wellental. Nach der Überkonjunktur von 1871 bis 1873 kam es 1873 zu einem eigentlichen Tief mit nachfolgender Depression. Im Zuge einer weltweiten Krise verschlechterte sich die Lage der schweizerischen Exportindustrie rapide. Die wertmässigen Umsätze der Uhren gingen infolge des technischen Rückstandes gegenüber der amerikanischen Konkurrenz um 60 Prozent zurück. Die Binnenkonjunktur blieb jedoch noch bis 1876 in Schwung infolge der regen Tätigkeit im Eisenbahnbau.

Die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen war mangels starken finanziellen Rückhalts seitens Privater vor allem vom Schweizerischen Bankverein abhängig. Da dieser viele Auslandsgeschäfte tätigte, geriet er besonders stark in den Strudel der Ereignisse.

Hintergrund der einsetzenden jahrelangen Depression war der spektakuläre Kurszusammenbruch an der Wiener Börse vom 9.5.1873, deren Kollaps nicht zuletzt eine Folge der weltweiten Interdependenz des Geldkreislaufes war.

In Übersee hatten die Vereinigten Staaten nach dem Bürgerkrieg dank europäischen Geldern eine Zeit der wirtschaftlichen Blüte erlebt. Als aber unter dem Druck der Bank von England der englische Kapitalzufluss versiegte, kam es zum Zusammenbruch einer Reihe von Banken. In der allgemeinen Panikstimmung wurde am 20. September 1872 die New Yorker Börse geschlossen, deren verheerende Auswirkungen sich zwei Monate später auch in London bemerkbar machten. Der Basler Bankverein stand aufgrund seiner internationalen Verflechtungen vor einer harten Bewährungsprobe. Wohl konnte er seine Geschäfte fortführen,

musste aber schwere Verluste hinnehmen. So musste er auf die Verzinsung des mittlerweile auf 12 Mio. Franken angewachsenen Aktienkapitals verzichten. In Deutschland geriet der junge Bankverein unter massiven Druck. Die Frankfurter Zeitung versagte ihm rundweg seine Existenz und verlangte die Liquidation des Unternehmens, weil es ihm angeblich nicht gelungen sei, seine Aufgabe zu erfüllen. Sämtliche deutschen Pressionsversuche wurden jedoch erfolgreich abgewehrt. An der Generalversammlung vom 16.4.1874 wurde die unnachgiebige Haltung des Basler Bankvereins von seinen Aktionären lebhaft unterstützt. Als einzige Massnahme von Bedeutung wurde beschlossen, das zu verzinsende Aktienkapital von 12 Mio. auf 8,5 Mio. Franken zu reduzieren, um ängstlich gewordenen Aktionären das Vertrauen in das Unternehmen zu stärken.¹²²

Das Gesuch der SLB an den Bankverein, weitere Mittel flüssig zu machen, hätte also zu keinem ungünstigeren Zeitpunkt erfolgen können.

Sicherstellung des Weiterbaus von Urnäsch nach Appenzell

Für den Weiterbau der Appenzeller Bahn nach Appenzell standen der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen rund 1,2 Mio. Franken zur Verfügung. Am 31.12.1874 und 28.2.1875 erfolgten die ersten Einzahlungen von je 20 Prozent des genannten Kapitals.¹²³

Um sich finanziell zu entlasten, war die SLB bestrebt, sich von anderweitigen Verpflichtungen zu lösen, denn anfangs 1875 war sie noch im Besitze von vier Konzessionen — so für eine Bahn von Zürich nach Uster mit Abzweigung nach dem Pfannenstiel. Da diese Konzession ohnehin im Laufe des Jahres ablief, wurde auf deren Erneuerung verzichtet.

Was die Erstellung der Linie Stäfa—Wetzikon anbelangte, bestanden wohl gewisse Bindungen zu den interessierten Komitees und Gemeinden, doch wurde vertraglich vereinbart, den Bau der Linie um weitere drei Jahre hinauszuschieben. Die SLB verpflichtete sich, bei Nichterfüllen des Vertrages (dies war tatsächlich der Fall) dem Eisenbahnkomitee für Stäfa—Wetzikon die Konzession sowie sämtliche Pläne unentgeltlich zu überlassen und auch sämtliche Planungskosten im Betrage von 50 000 Franken ohne jegliche Ersatzansprüche gegenüber den beteiligten Gemeinden zu übernehmen. Überdies wurde ihnen und dem Eisenbahnkomitee eine Abfindungssumme von 15 000 Franken für den Fall in Aussicht gestellt, dass die SLB die Bahn bis zum vereinbarten Zeitpunkt nicht selber bauen konnte.¹²⁴

Schwieriger war es jedoch, sich von der Konzession für die Linie Muri—Affoltern—Hausen—Ägeri zu lösen. Mit den aargauischen und Zuger Landesteilen,

welche diese Linie durchziehen sollte, waren zwar noch keine Verträge abgeschlossen worden, wohl aber mit den zürcherischen Gemeinden. Erschwerend wirkte sich aus, dass die SLB von diesen Gemeinden Obligationen der Zürich-Luzern-Bahn im Werte von 735 000 Franken übernommen hatte. Die Lösung ergab sich aber dann von selbst, als die Nordost-Bahn am 31. 12. 1876 von sich aus die Obligationen der Linie Zürich—Luzern zur Rückzahlung kündete.¹²⁵

Somit reduzierte sich die Tätigkeit der SLB auf die Linie Winkeln—Herisau—Appenzell, was auch einen geringeren Verwaltungsapparat erforderte. Folglich wurden im Laufe des Jahres 1875 die Büros in Zürich aufgehoben und das gesamte technische und administrative Personal entlassen wie der Sekretär, der Buchhalter und der Oberingenieur. Der damalige Maschinenmeister Herder wurde als Betriebschef nach Herisau versetzt. Als Rechnungsbeamter figurierte neu alt Landeshauptmann Schefer. Trotz diesen Sparmassnahmen rissen nach der Vollendung des ersten Teilstückes der Appenzeller Bahn (am 12. 4. 1875 wurde die Strecke Winkeln—Herisau in Betrieb genommen, am 21. 9. 1875 erfolgte die Einweihung der Linie Herisau—Urnäsch) die finanziellen Schwierigkeiten nicht mehr ab. Die Unternehmer des ersten Bauloses (Winkeln—Herisau), die Herren Wimmer und Gujoni, machten Nachforderungen in der Höhe von 245 000 Franken geltend. Nach längeren Auseinandersetzungen kam es schliesslich zu einer gütlichen Beilegung des Streites, indem der Firma 30 000 Franken, wovon 5000 Franken in Obligationen, ausbezahlt wurden.¹²⁶

Überhaupt zeigte sich während der Bauzeit immer deutlicher, dass die budgetierten Baukosten überschritten würden. Infolge Terrainschwierigkeiten kam die Erstellung der Bahn bis Urnäsch auf über 3 Mio. Franken zu stehen — eine Summe, die ursprünglich für den Bau der ganzen rund 26 km langen Strecke bis Appenzell hätte ausreichen müssen (= ca. 120 000 Franken pro km).

Kostenvoranschlag für die Strecke Winkeln—Appenzell vom Jahre 1873

1. Allgemeine Verwaltung, Vorarbeiten und Pläne	Fr. 147 180.—
2. Grunderwerb	Fr. 245 300.—
3. Unterbau	Fr. 981 200.—
4. Oberbau	Fr. 834 020.—
5. Hochbauten	Fr. 294 360.—
6. Betriebsmaterial	Fr. 294 360.—
7. Verzinsung des Baukapitals	Fr. 98 120.—
8. Einfriedung, Verbottafeln, Telegraphen	Fr. 24 530.—
9. Unvorhergesehenes	Fr. 80 930.—
Total	Fr. 3 000 000.—

*Effektive Baukosten für die Strecke Winkeln—Urnäsch gemäss Baukostenabrechnung vom 31. Dezember 1876*¹²⁷

Zinsen und Provisionen	Fr.	105 907.86
Allgemeine Verwaltung	Fr.	195 088.72
Technische Leitung des Baus	Fr.	130 096.44
Grundwerwerb	Fr.	544 684.85
Unterbau	Fr.	1 413 277.50
Oberbau	Fr.	395 811.80
Hochbau	Fr.	129 307.37
Mechanische Einrichtungen	Fr.	33 698.73
Bahntelegraphie	Fr.	4 557.25
Eigentumsabgrenzung, Abschluss etc.	Fr.	19 155.78
Rollmaterial und Bahninventar	Fr.	377 744.62
Organisation und Eröffnung des Betriebes	Fr.	12 934.18
Total	Fr.	3 362 264.—
Rückerstattungen und Erlöse	—	<u>Fr. 88 905.57</u>
Total Kosten	Fr.	<u>3 273 358.43</u>

Zusätzliche Kosten verursachte die Behebung der vom Eisenbahndepartement gerügten Mängel. So mussten der Oberbau komplettiert, die Damm- und Einschnittböschungen ergänzt, die Seitengräben gereinigt und Verbesserungen am Rollmaterial angebracht werden.¹²⁸ Bei einer Streckenlänge von 15 km resultierte also ein Aufwand von rund 220 000 Franken pro km. Die massive Kostenüberschreitung war hauptsächlich den bedeutenden Mehrkosten für den Grundwerwerb, dem Unterbau und der Anschaffung des Rollmaterials zuzuschreiben.¹²⁹

Zur Deckung dieser Ausgaben standen folgende Mittel zur Verfügung: Subventions-Leistungen der beteiligten Gemeinden in der Höhe von 800 000 Franken, 700 000 Franken in Obligationen à 5 Prozent (die grösstenteils von der Herisauer «Haute Finance», vor allem Textilindustriellen, aufgebracht wurden), 1,5 Mio. Franken stammten von der SLB selbst, dazu kam das neuerliche Anleihen von 1,2 Mio. Franken (von dieser Summe wurden 885 000 Franken vom Basler Bankverein und Associés, 215 000 Franken vom Herisauer Privateisenbahnkomitee und 100 000 Franken von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur [SLM] übernommen).¹³⁰

Das Herisauer Privateisenbahnkomitee bzw. das Eisenbahnkomitee, wie es sich seit November 1874 zu nennen pflegte, hatte nun die undankbare Aufgabe, Mittel und Wege zu finden, um den Bau des Teilstückes Urnäsch—Appenzell

sicherzustellen. Zu diesem Zeitpunkt schuldeten die Gemeinden und Private noch die zwei letzten Quoten aus dem Subventionskapital von 1,5 Mio. Franken. Insgesamt waren noch ausstehend:¹³¹

von Privaten	Fr. 79 800.—
von Herisau	Fr. 135 000.—
von Urnäsch	Fr. 14 167.—
von Waldstatt	Fr. 3 500.—
Total	Fr. 232 467.—

Diesem Guthaben standen Passiven von 382 000 Franken gegenüber, was ein Minus von 149 533 Franken ergab. Dieses wurde aber aufgewogen durch folgende Verpflichtungen seitens der beteiligten Gemeinden und der Basler Obligationäre, die erst nach Vollendung der ganzen Linie fällig waren:

von Herisau	Fr. 90 000.—
von Waldstatt	Fr. 12 500.—
von Urnäsch	Fr. 42 500.—
von Appenzell	Fr. 137 500.—
von Obligationären Herisau	Fr. 137 600.—
von Obligationären Basel	Fr. 240 700.—
Total	Fr. 660 800.—

Unter Verrechnung der oben erwähnten Passiva blieben somit nur 511 267 Franken für den Weiterbau übrig.¹³² Da diese Summe zur Einhaltung der Bauverpflichtungen nicht ausreichte, wurde erneut an den Basler Bankverein appelliert. Die abermalige Fehlkalkulation von seiten des Unternehmens unterband das Vertrauen der Kapitalgeber derart, dass noch fällige Zahlungen ins Stocken gerieten.¹³³

Zur Behebung der ernsthaften Vertrauenskrise wurden zwei Lösungen anvisiert. Die eine bestand darin, Aktiva und Passiva einer neu zu gründenden appenzellischen Gesellschaft (gemäss Anregung Dubs) abzutreten, die andere sah die Einleitung eines Konkursverfahrens vor. Sowohl in Zürich als auch in Basel bemühte man sich um einen Abtretungsmodus. Die Herisauer Textilindustriellen und Kaufleute Jakob Steiger-Meyer und sein Schwiegervater Emanuel Meyer sprachen wiederholt bei der Bank von Winterthur vor, um zu beraten, auf welche Wege zusätzliche Mittel in der Höhe von 500 000 bis 600 000 Franken beschafft werden könnten, um das Unternehmen zu retten.¹³⁴ Der Vorschlag, das Lokalbahnunternehmen an das Bankkonsortium abzutreten, wurde anlässlich einer in

Basel abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der SLB nicht akzeptiert. Hingegen wurde beschlossen, eine Kommission einzusetzen, welche die Verhältnisse der Appenzeller Bahn in technischer und finanzieller Hinsicht prüfen sollte, um je nach Resultat der Untersuchungen eventuell einen Abtretungsvertrag zu unterzeichnen oder gar das Unternehmen zu liquidieren¹³⁵, was nach Ansicht der Aktionäre des Basler Bankvereins aber vermieden werden sollte. Diese schlugen vor, nötigenfalls eine Kommission aus der Mitte der Aktionäre zu wählen, um den drohenden Konkurs abzuwenden. Der Vizepräsident des Verwaltungsrates der SLB, Dr. K. Stehlin, präsentierte sogar einen Sanierungsvorschlag. Er schlug vor, die hypothekarische Anleihe von 1,9 Mio. Franken (700 000 und 1,2 Mio. Franken) um 200 000 Franken aufzustocken. Um das angeschlagene Unternehmen zu retten, hätten die beteiligten Gemeinden weitere 500 000 Franken vorschiesen sollen; ihr Subventionskapital hätte somit eine Erhöhung auf 1,3 Mio. Franken erfahren. Weiter machte er die Anregung, dass die Appenzeller Bahnfreunde sofort eine neue Bahngesellschaft konstituieren und sich verpflichten sollten, den Ausbau der Linie auch ohne weitere Zuschüsse seitens der SLB resp. des Basler Bankvereins an die Hand zu nehmen. Stehlin formulierte sodann zuhanden des Verwaltungsrates des Bankvereins einen Antrag, wonach dieser den engeren Ausschuss des Bankvereins ermächtigen sollte, weitere 30 Prozent des im November 1874 gezeichneten Aktienkapitals mit Pfandrecht auf die Linie Winkeln—Herisau—Appenzell einzubezahlen. Dies, sobald das appenzellische Privateisenbahnkomitee die Rückerstattung dieser Summe garantiert habe sowie die Verzinsung zu 5 Prozent für die Dauer von drei Jahren. Sollte die SLB in der Zwischenzeit fallieren und von den appenzellischen Interessenten auf dem Wege der Versteigerung oder sonstwie erworben werden, müsste das Pfandrecht für diese einzubezahlende Summe gewahrt bleiben, selbst wenn der Übernahmepreis niedriger wäre.¹³⁶ Stehlin versuchte wohl offensichtlich, das angeschlagene Renommee seines Unternehmens aufzupolieren, indem er den Gläubigern bestimmte Zusagen machen wollte hinsichtlich der Rückerstattung ihres Obligationenkapitals, dessen Verzinsung bis anhin unmöglich war. Dass der Antrag jedoch abgelehnt wurde, war hauptsächlich auf ein tiefgründiges Misstrauen des Basler Bankvereins zurückzuführen, was die Kreditwürdigkeit der SLB betraf.

Wie erwähnt, hatte sich diese 1872 mit einem Aktienkapital von 10 Mio. Franken gebildet. Der Basler Bankverein — aus einer Gruppe von verschiedenen in- und ausländischen Bankhäusern bestehend — hatte eine erste Serie von Aktien im Betrage von 5 Mio. Franken gegen eine Provision fest übernommen. Laut Artikel 5 der Statuten der SLB vom 17. 8. 1872 hatte die Einzahlung des Aktienkapitals in Raten von höchstens 20 Prozent zu erfolgen. Eine erste Anzahlung war vom Bankverein 1873 ordnungsgemäss geleistet worden. Der Betrag floss jedoch

in die Kasse der SLB, ohne dass dem Bankverein je ein Recht zur Kontrolle der Ausgaben eingeräumt worden wäre. Erst als die vorhandenen Mittel aufgezehrt waren und die Einzahlung einer zweiten Tranche bevorstand und sich herausstellte, dass die Baukosten ins Uferlose stiegen, wurden die durch den Basler Bankverein vertretenen Aktionäre unruhig. Nach längeren Verhandlungen war es dann bekanntlich gelungen, den Basler Bankverein zu bewegen, sich an der Beschaffung eines Obligationenkapitals von 1,2 Mio. Franken zu beteiligen, womit der SLB der Ausbau der Linie nach Appenzell hätte ermöglicht werden sollen. Von diesem Kapital waren am 31. 12. 1874 und am 28. 2. 1875 je 20 Prozent einbezahlt worden. Mittlerweile angestellte neue Berechnungen ergaben aber, dass diese Summe wiederum zu knapp bemessen war. Diese Tatsache bewog die Gläubiger zu grösster Zurückhaltung, was die Bewilligung eines neuen Zusatzkredites betraf, auch auf die Gefahr hin, dass die SLB Konkurs machen würde und die bereits geleisteten Zahlungen verlorengingen. So jedenfalls sah die Lage am 5. Mai 1875 aus! Gleichentags konnte aber Kaufmann Steiger-Meyer — der als Unterhändler nach Basel delegiert worden war — den Verwaltungsrat des Basler Bankvereins zu einer weiteren Einzahlung von 30 Prozent des Aktienkapitals, 885 000 Franken, bewegen gegen speziell mit Herisauer Obligationären zu vereinbarenden Bedingungen. So beharrte der Bankverein darauf, dass sich das ursprüngliche Eisenbahnkomitee, welches seinerzeit mit der SLB ein Vertragsverhältnis eingegangen war¹³⁷, sich als Gründungskomitee einer neu zu schaffenden Appenzeller-Bahn-Gesellschaft zur Verfügung zu stellen. Dieses sollte sich schriftlich verpflichten, die Übernahme der Linie Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell voranzutreiben und für die Beschaffung des fehlenden Kapitals besorgt zu sein. Dieser Antrag wurde dann von 20 Mitgliedern des Komitees unterzeichnet; gleichzeitig wurde beschlossen, das Herisauer Eisenbahnkonsortium um vier Mitglieder zu erweitern.¹³⁸ Die Appenzeller Kapitalgeber erklärten sich auch bereit, die vom Vizepräsident der SLB — Dr. K. Stehlin — verlangte Garantie für die pfandrechtliche Sicherheit des vom Bankverein zu bezahlenden Kapitals zu leisten.¹³⁹

Es versteht sich von selbst, dass die Appenzeller als Anerkennung ihres Entgegenkommens ebenfalls eine Konzession ausbedungen, nämlich die Selbstverwaltung der Appenzeller Bahn. Die SLB konnte vorderhand noch nicht den Entschluss fassen, ihr Unternehmen in andere Hände zu übergeben. Immerhin übertrug sie im Juni 1875 dem Eisenbahnkomitee die Vollmacht, sämtliche ihr bis anhin zustehenden Funktionen zu übernehmen, soweit sich diese auf den Betrieb und den Ausbau der Linie bezogen. Die neu erworbenen Kompetenzen umfassten auch die Bereinigung noch hängiger Expropriationsverfahren, die Verhandlungen mit den Bauunternehmern, Anstellung und Besoldung des Personals sowie der ge-

samte Zahlungsverkehr bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Linie. Das Komitee war aber verpflichtet, der Direktion der SLB von Zeit zu Zeit Rechenschaft über ihre Tätigkeit abzulegen.¹⁴⁰

J. Dubs legt sein Amt als Direktionspräsident der SLB nieder

Mitten in diese Zeit fiel Dubs' Ausscheiden aus der Direktion der SLB — ein Mahnmal — das deutlich signalisierte, dass der SLB das Heft zu entgleiten drohte. Mit Jakob Dubs hatte nämlich der glühendste Verfechter der Schmalspurbahn das sinkende Schiff verlassen. Sein Entscheid, der Ostschweiz den Rücken zu kehren, setzte gleichzeitig einen Schlussstrich unter ein gross angelegtes Projekt, das ihm den Namen «Schmalspur Escher» eingetragen hatte.

Es ist überhaupt erstaunlich, dass ein Mann, der als Staatsanwalt, National-, Stände- und Bundesrat stets ein enormes Arbeitspensum zu bewältigen hatte und sich mit Erfolg dem Wirtschafts- und Finanzwesen gewidmet und einen wesentlichen Beitrag zur Bundesrevision geleistet hatte, noch Zeit fand, sich mit einem Unternehmen zu befassen, das von seinen ersten Anfängen an von Kritikern als aussichtsloses Unterfangen eingestuft wurde. Hier machte sich wohl eine besondere Veranlagung der Dubs'schen Persönlichkeit bemerkbar. Trotz seiner immensen Verwaltungsarbeit fand er offenbar Zeit, sich mit Plänen zu befassen, die über den Bereich seiner Kompetenzen hinausführten. Konnte ihm während seiner Amtszeit eine eisenbahnneutrale, über den Parteien stehende Haltung attestiert werden, wandte er sich nach seinem Rücktritt vermehrt den schmalspurigen Lokalbahnen zu, die in Indien und Skandinavien bereits erfolgreich ihre Existenzberechtigung bewiesen hatten. Dies in einer Zeit, wo die meisten Hauptlinien verwirklicht worden waren, der Bau der Gotthardbahn in Angriff genommen worden war und sich namhafte Fachleute des In- und Auslandes vermehrt mit der Erschliessung peripher gelegener Regionen befassten. Das Echo, das Dubs mit seinen Plänen in allen Landesgegenden erzielte, muss ihm — dem Föderalisten — geschmeichelt haben — ihm, der zeit seines Lebens gegen zentralistische Tendenzen gekämpft hatte. Der völlige Misserfolg seiner grossangelegten Pläne — die Appenzeller Bahn blieb das einzig verwirklichte Projekt der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen — entbehrte nicht einer gewissen Tragik. Das Scheitern seiner Schmalspurbahn-Idee mag mit ein Grund gewesen sein, dass er sich gegen Ende seiner Laufbahn enttäuscht der Westschweiz zuwandte.¹⁴¹

Bundesbeschlüsse betreffend Fristverlängerungen für den Bau der Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell

Bundesratsbeschluss Bundesbeschluss betreffend	Datum	nach Einsicht eines Gesuches	nach Einsicht einer Botschaft	Frist für Pläne	Finanz- ausweis	Voll- endung	EAS
Konzession einer schmalspu- rigen Eisenbahn Winkeln— Herisau—Urnäsch—Appen- zell	23. 9. 1873	des Eisenbahnkomitees Win- keln—Herisau und Direktion SLB, 7. 5. 1873	des Bundesrates vom 14. 7. 1873	Herisau—Winkeln: 23. 2. 1874 Herisau—Appenzell: 1. 8. 1874		1. 12. 1874 1. 3. 1876	NF, I, pp. 184ff
Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch— Appenzell	21. 3. 1876	des Verwaltungsrates der SLB 10. 2. 1876	des Bundesrates vom 10. 3. 1876			1. 3. 1879	NF, IV, p. 3
Fristansetzung für die Sektion Urnäsch—Appenzell der AB	7. 12. 1877			1. 3. 1878	1. 3. 1878	1. 3. 1879	NF, IV, pp. 255/ 561
Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch— Appenzell	29. 3. 1879	des VR SLB vom 29. 1. 1878, einer Reklamation der Stan- deskommision von Appen- zell I. Rh. vom 29. 4. 1878	des Bundesrates vom 29. 5. und 28. 11. 1878 und vom 20. 3. 1879			1. 3. 1885	NF, V, pp. 167/ 168
die Vorlage der finanziellen und technischen Nachweisun- gen für die Bahnstrecke Urnäsch—Appenzell *	10. 10. 1882	nach Einsicht einer Eingabe von Landammann und Stan- deskommision des Kantons Appenzell I. Rh. vom 14. 7. 1882	auf den Antrag des Post- und Eisen- bahndepartementes	1. 5. 1883	1. 5. 1883	1. 3. 1885	NF, VII, p. 116
Fristverlängerung für die Bahnstrecke Urnäsch— Appenzell *	8. 5. 1883	einer Eingabe des Herrn H. La Roche-Burckhardt, Präsident VR SLB vom 6. 4. 1883	einer Vernehmlass- ung der Standes- kommission AI vom 28. 4. 1883	1. 11. 1883	1. 11. 1883	1. 3. 1885	NF, VII, p. 139

Bundsratsbeschluss Bundesbeschluss betreffend	Datum	nach Einsicht eines Gesuches	nach Einsicht einer Botschaft	Frist für Pläne	Finanz- ausweis	Voll- endung	EAS
Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch— Appenzell	27. 6. 1884	der Eingaben des Präsidenten VR SLB vom 6. 11. 1883, 11. 2. und 13. 5. 1884, verschiedener Eingaben der Kantonsregierun- gen AR und AI aus den Jah- ren 1883/84	des Bundesrates vom 9. 6. 1884	1. 1. 1885	1. 1. 1885	1. 6. 1886	NF, VIII, pp. 34/35 ²

- 1 ...widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession für die Eisenbahn Winkeln—Herisau—Appenzell erlischt.
- 2 ...in der Meinung, dass — wenn einer dieser Termine unbenutzt ablaufen sollte — dieser Fristablauf den Verlust der ganzen Konzession unmittelbar nach sich ziehen und die vorhandene Anlage auf Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert würde.
2. Wenn in der Zwischenzeit eine andere Gesellschaft die Konzession begehren würde, welche bessere Garantien für die Aus-
führung der Linie zu bieten im Stande wäre, so ist die Bundes-
versammlung und, sofern diese nicht versammelt ist, der Bun-

desrat berechtigt, die Liquidation des Unternehmens nach Massgabe von Art. 13, letzter Absatz, des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872* sofort vorzunehmen.

* Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, II. Inhalt der Konzessionen und Rechtsstellung der Konzessionäre. Art. 13, letzter Absatz: Wird diese Frist nicht eingehalten und von der Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert.

Verlängerung der Baufristen für die Strecke Urnäsch—Appenzell

Es zeigte sich immer mehr, dass die SLB nicht imstande war, die eingegangenen Verpflichtungen einzuhalten. Wurden die Baukosten ursprünglich auf 100 000 Franken je km — also 2,5 Mio. Franken — veranschlagt, rechnete man plötzlich mit einem Gesamtaufwand von rund 5 Mio. Franken. Es hatte sich als unmöglich erwiesen, infolge der enormen Baukostenüberschreitungen von 80 Prozent innert nützlicher Frist den Weiterbau nach Appenzell in Angriff zu nehmen. Der SLB kann der Vorwurf der ungenügenden Planung wie der mangelnden finanziellen Absicherung ihres Unternehmens nicht erspart bleiben, auch wenn die ungünstigen Zeitumstände die Plazierung von Anleihen praktisch verunmöglichten. Es muss der Gesellschaft sogar Vertragsbruch bescheinigt werden, denn laut Vertrag vom 27.11.1872 hatte sich diese gegenüber den appenzellischen Eisenbahninteressenten verpflichtet, Bau und Betrieb der Linie Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell auf eigene Rechnung und Gefahr zu übernehmen. Es ist somit weiter nicht verwunderlich, dass vor allem die Basler Geldgeber immer weniger bereit waren, Kapitalien für ein Unternehmen einzuschliessen, das nicht einmal im Stande war, diese angemessen zu verzinsen.¹⁴²

Um den Weiterbau nach Appenzell überhaupt ermöglichen zu können, war die Verlängerung der Konzession um mehrere Jahre notwendig. Das Gründungskomitee für die Eisenbahn Winkeln—Appenzell und die Inhaber der gemäss Vertrag vom 27.11.1872 übernommenen Obligationen im Betrage von 700 000 Franken einigten sich darauf, dass die SLB die zuständigen Bundesbehörden um die Verlängerung der am 23.9.1873 erteilten Konzession für eine Eisenbahn von Winkeln nach Appenzell um höchstens drei Jahre ersuchen sollte, allerdings unter der Bedingung, dass auch von seite der betroffenen Kantonsregierungen und Gemeinden keine Einsprache gegen diese Verlängerung erhoben werde. Die Anteilhaber dieses Obligationenkapitals von 700 000 Franken verpflichteten sich ferner, die noch ausstehenden Beträge sofort zuhanden des Unternehmens an die Kantonalbank von Ausserrhoden einzubezahlen, sofern dies auch von den Unterzeichnern des Basler Obligationsvertrages vom 3./13.11.1874 geschah.¹⁴³ Diese Vereinbarung wurde von den Basler Obligationären positiv aufgenommen; bis anfangs Juni 1876 waren die letzten rückständigen Beträge überwiesen.

Parallel zur Finanzangelegenheit bahnte sich überdies ein personelles Revirement an der Führungsspitze an, denn mittlerweile war Dubs — nach seiner Wahl ins Bundesgericht — vom Amt des Direktionspräsidenten und vom Verwaltungsrat der SLB zurückgetreten. Die Geschäfte wurden hierauf bis auf weiteres der Betriebsdirektion der Appenzeller Bahn, den Herren Betriebschefs Herder und Kontrolleur Schefer, übertragen.

Entsprechend der Verlagerung der Interessen der SLB auf die AB wurden Bau, Betrieb und Finanzwesen einem Gremium übergeben, das sich aus Vertretern des Herisauer Eisenbahnkonsortiums zusammensetzte — nämlich den Herren Landammann Zürcher, Alfred Schiess zur Rose, Oberst E. Meyer, Ratsschreiber R. Meyer, Hauptmann Jacques Alder und Hauptmann Albin Sonderegger.

Nebst dem Ausscheiden von J. Dubs waren weitere Rücktritte aus dem Verwaltungsrat zu verzeichnen, so dass die Zahl der Mitglieder vorübergehend von 12 auf 7 sank. Nebst den Herren H. La Roche-Burckhardt in Basel und Bankdirektor C. Keller in Winterthur wurden neu die Herren Oberst Emanuel Meyer, J. J. Steiger-Meyer und Bankdirektor Kirchhofer in Herisau zu Verwaltungsräten ernannt und gleichzeitig mit der Führung der Direktionsgeschäfte betraut. Als Präsident des Direktionskomitees und Chef Bau fungierte Emanuel Meyer, die Ressorts Betrieb und Finanzen wurden von J. Steiger-Meyer bzw. Bankdirektor Kirchhofer übernommen. Das Präsidium des Verwaltungsrates wurde dem bisherigen Vizepräsidenten Herrn Dr. Karl Stehlin, Basel — übertragen.¹⁴⁴

Mit diesen personellen Änderungen wurde der Einfluss der Appenzeller Interessenten entsprechend dem veränderten Stellenwert der Appenzeller Bahn entscheidend verstärkt, doch von einer eigentlichen Loslösung von der SLB war nicht die Rede, denn diese besass nach wie vor die Mehrheit im Verwaltungsrat. Der reorganisierten Verwaltung oblag es nun, unter allen Umständen den Weiterbau nach Appenzell sicherzustellen.

Bereits Ende Dezember 1875 hatte die Ausserrhoder Standeskommission, die sich bis anhin mit keinem Franken am Unternehmen beteiligt hatte, die SLB darauf aufmerksam gemacht, dass die ganze Strecke der konzessionierten Bahn von Winkeln bis Appenzell am 1. 3. 1876 vollendet sein sollte, da die Konzession zu diesem Zeitpunkt erlösche.¹⁴⁵

In seinem Antwortschreiben machte J. Dubs, kurz vor seinem Ausscheiden aus der SLB, die erheblichen Terrainschwierigkeiten, die Hochwasserschäden von 1874 sowie die hohen Expropriationskosten dafür verantwortlich, dass sämtliches zur Verfügung stehendes Kapital aufgebraucht worden war. Er wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass die Pläne bis Appenzell erstellt und die Bodenenteignungen über Urnäsch hinaus bereits im Gange waren.¹⁴⁶ Während die Gemeindevertreter von Herisau die ernsthaften Bemühungen der SLB — den Weiterbau sobald als möglich in Angriff zu nehmen — zu schätzen wussten¹⁴⁷, bezichtigte Urnäsch die Gesellschaft der Vertragsverletzung, da sie die vorgesehenen Termine für die Fertigstellung der Bahn nicht eingehalten hatte.¹⁴⁸ Diese ersuchte anfangs Februar 1876 den Bundesrat um Verlängerung der Konzession. Noch im gleichen Monat wurde von den beiden Kammern Eintreten der Vorlage beschlossen, hierauf das Begehren der SLB an die beiden appenzellischen Kantonsregierungen

weitergeleitet, deren Stellungnahme positiv ausfiel.¹⁴⁹ Mit Bundesbeschluss vom 21. 3. 1876 wurde dann die Frist für die Vollendung und Inbetriebnahme der Sektion Urnäsch-Appenzell um weitere drei Jahre, d.h. bis zum 1. 3. 1879, verlängert.¹⁵⁰

Die SLB kam in der Folge mit der Innerrhoder Regierung überein, das erste Jahr für Vorbereitungen, die restlichen zwei Jahre für den eigentlichen Bahnbau zu nutzen.¹⁵¹ Damit bestand die berechtigte Hoffnung, dass sich nun alles zum Guten wenden würde. Vorerst wurden jedoch keinerlei Anstalten gemacht, den Bau in Angriff zu nehmen. Der Grund dafür war vor allem der schlechte Geschäftsgang des ersten Betriebsjahres. Im Frühjahr wurden nämlich die AB sowie alle übrigen Bahnen der Ostschweiz nach heftigen Regenfällen an mehreren Stellen unterbrochen. Zwischen Herisau und Urnäsch war das Trasse vom 10. bis 30. 6. unpassierbar, das Teilstück Winkeln—Herisau konnte sogar bis zum 16. 7. nicht mehr befahren werden. Zur Schadenaufnahme wurde Ingenieur Single als Experte beigezogen. Dieser bezifferte die Kosten für die Verlegung der Bahn im Bereich des Rutschungsgebietes «Nordhalde» in Herisau auf 250 000 Franken. Infolge der angespannten Finanzlage beschränkte man sich aber lediglich auf die notwendigsten Wiederinstandstellungsarbeiten. Allein für den Unterhalt und die Erneuerung des Unterbaus mussten 1876 rund 37 000 Franken aufgewendet werden. Zieht man zudem in Betracht, dass der Bahn überdies die lukrativen Einnahmen des Sommerreiseverkehrs verloren gingen, ist es keineswegs erstaunlich, dass 1876 die Betriebsausgaben die Einnahmen um 28 409 Franken überstiegen¹⁵², so dass an eine angemessene Verzinsung des Obligationenkapitals nicht zu denken war.¹⁵³

Eine Verbesserung der Finanzlage versprach man sich durch eine Tarifierpassung, die Mehreinnahmen von rund 40 000 Franken bringen sollte.¹⁵⁴ Dabei stützte man sich auf eine Botschaft des Bundesrates vom 11. 9. 1873, derzufolge Bahnen mit grösseren Steigungen höhere Taxen erheben konnten.¹⁵⁵ Der Bundesrat entsprach am 11. 6. 1877 diesem Begehren und bewilligte Tarifierhöhungen von durchschnittlich 20 Prozent.¹⁵⁶

Da also keine Reserven für den Weiterbau nach Appenzell vorhanden waren, bemühte sich die SLB, Kapitalgeber zu finden. So nahm Kaufmann Steiger-Meyer mit der Firma Krauss & Cie. in München Kontakt auf und verhandelte über die Abtretung der ganzen Bahn samt der Verpflichtung, den Ausbau nach Appenzell zu übernehmen. Da aber die diesbezüglichen Gespräche keine konkreten Ergebnisse zeitigten, sah die Direktion der SLB keine Veranlassung, dieses Projekt weiterzuverfolgen. Näherliegend war die Übernahme der AB durch die VSB. Zu diesem Zweck wurde ein provisorischer Betriebsvertrag aufgestellt, der die Abtretung der AB an die VSB gegen eine Summe vorsah, welche die

5prozentige Verzinsung des bestehenden sowie des noch zu beschaffenden Kapitals der SLB erlaubt hätte.¹⁵⁷ Diesbezügliche Verhandlungen mit dem damaligen Generaldirektor der VSB, dem St.Galler Eisenbahnpionier Daniel Wirth-Sand, verliefen jedoch negativ.¹⁵⁸ Noch im selben Jahr bekundete der Präsident der Tramway-Gesellschaft in Genf, Herr Challet-Venel, Interesse an der AB. Er beauftragte Ingenieur Denis aus Paris, die Anlagen der Bahn an Ort und Stelle zu besichtigen und verlangte genaue Angaben über die Erstellungskosten sowie die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse.¹⁵⁹ Nachdem auch der Direktor selbst im Herbst 1877 die Linie inspiziert und die Pläne eingesehen hatte, liess er gegen Jahresende bekanntgeben, dass die Tramway-Gesellschaft von einer Übernahme der AB absehe.¹⁶⁰ Somit mussten die Bemühungen der SLB als gescheitert betrachtet werden, innert nützlicher Frist den Weiterbau der AB in Angriff nehmen zu können. Mittlerweile waren die Appenzeller Interessenten unruhig geworden, da die SLB einmal mehr ihre Versprechungen nicht einhalten konnte. Anlässlich einer im Januar 1877 in Urnäsch abgehaltenen Konferenz wurde die Regierung von Appenzell Innerrhoden gebeten, mit der Bitte an den Bundesrat zu gelangen, er solle die SLB zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen und vor allem zur Leistung des Finanzausweises bewegen.¹⁶¹ Der Präsident des Verwaltungsrates der SLB, Dr. Karl Stehlin, nahm Kenntnis vom Schreiben der Innerrhoder Regierung und vertrat in einem geharnischten Schreiben an den Bundesrat die Ansicht, dass die Forderung nach Beibringung des Finanzausweises in keiner Weise gerechtfertigt sei. Unter Berufung auf Artikel 13 des Eisenbahngesetzes vom 23.12.1872¹⁶² machte er geltend, dass der verlangte Finanzausweis schon im Jahre 1873 geleistet und vom Bundesrat genehmigt worden sei. Auch der Bundesbeschluss vom 21.3.1876 betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell erwähne keinen solchen Finanzausweis. Er wies darauf hin, dass der Gesellschaft zu jenem Zeitpunkt noch mehr als zwei Jahre zur Vollendung des Bauvorhabens zur Verfügung standen. Er konnte aber nicht verhehlen, dass bis dato keine Entscheidungen getroffen werden konnten, welche eine rasche Lösung der Eisenbahnfrage herbeigeführt hätten.¹⁶³

Der Misskredit, unter welchem zurzeit alle schweizerischen Bahnunternehmungen leiden, macht es uns schwierig, gegenwärtig sowohl durch Einberufung einer Aktieneinzahlung als auch auf dem Wege eines weiteren Anleihens die notwendigen Kapitalien zum Ausbau von uns allein zu beschaffen. Die richtige Lösung würde am ehesten durch Beihilfe der an der baldigen Vollendung der Linie Urnäsch—Appenzell interessierten Kantone und Gemeinden zu finden sein, wie dies andernorts in umfangreicher Weise geschehen ist (Nationalbahn, Zürichseebahn, Tösstalbahn usw.).¹⁶⁴

Stehlin erklärte sich aber bereit, mit den appenzellischen Interessenten erneut zu verhandeln. Diese versammelten sich am 16.2.1877 in Urnäsch, wo sie ihre Bereitschaft zu erkennen gaben, mit der SLB unter der Leitung des Eisenbahn-

departementes zu konferieren, allerdings unter Wahrung der vertraglich festgelegten Rechte gegenüber der SLB.¹⁶⁵ Darunter war hauptsächlich die Kapitalbeschaffung durch die Gesellschaft zu verstehen, denn die appenzellischen Gemeinden wollten sich — entgegen Stehlins Aufforderung — nach wie vor nicht an der Beschaffung des notwendigen Baukapitals beteiligen. Im Gegenteil erinnerten sie die SLB einmal mehr an ihre Baupflicht und forderten sie auf, einen ergänzenden Finanzausweis zu erbringen.¹⁶⁶ Dies, nachdem in Bern am 6.3.1877 unter der Leitung von Ständerat Schenk im Beisein von Vertretern der SLB und der Innerrhoder Regierung ergebnislose Verhandlungen geführt worden waren.¹⁶⁷ Die Innerrhoder gingen gar so weit, ultimativ die Erfüllung ihrer Forderungen zu verlangen, andernfalls sie die SLB zu betreiben drohten.¹⁶⁸ Hierauf sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, von der SLB detaillierte Pläne einzufordern wie auch genaue Angaben über den Zeitpunkt der Fertigstellung der Bauarbeiten des Teilstückes Urnäsch—Appenzell.¹⁶⁹ Die Erfüllung dieser Bedingung wurde von der SLB unter Hinweis auf die prekäre finanzielle Lage als ein Ding der Unmöglichkeit bezeichnet¹⁷⁰, doch bahnte sich vorübergehend eine Lösung an. Nach einer Besprechung mit dem Innerrhoder Ständerat Rusch wurde in Erwägung gezogen, den Ausbau der Linie an den Kanton AI abzutreten gegen Rückerstattung der bereits geleisteten Subventionen von 82 500 Franken.¹⁷¹ Doch dieser Hoffnungsschimmer zerrann in nichts, denn die Standeskommission wollte nichts von einem solchen Arrangement wissen¹⁷², worauf das Eisenbahndepartement — gestützt auf Artikel 13 des Eisenbahngesetzes — die Annullierung der Konzession der AB in die Wege leitete. Die SLB wehrte sich sogleich gegen die in ihren Augen ungerechtfertigte Massnahme seitens der Bundesbehörden. Ihr Ingenieur, Herr Single, war der Auffassung, dass der Bau noch innerhalb der verbleibenden 12 Monate bewerkstelligt werden könne. Diese Zeitspanne schien dem eigens vom Technischen Inspektorat des Eisenbahndepartementes eingesetzten Kontrollingenieur Glauser zu knapp bemessen.¹⁷³ Das Technische Inspektorat kam nämlich zum Schluss, dass unter Berücksichtigung von unvorhergesehenen Verzögerungen wie Rutschungen, Setzungen, Wasserschäden, Saumseligkeit von Akkordanten und Arbeitermangel zur Erntezeit (!) die Bahn niemals bis zum 1.3.1879 in Betrieb genommen werden könne.¹⁷⁴ Am 7.12.1877 beschloss dann der Bundesrat, dass die SLB bis zum 1. März 1878 die vorgeschriebenen technischen Unterlagen wie den Finanzausweis für die Strecke Urnäsch—Appenzell einzureichen und nach deren Genehmigung sofort mit dem Bau der Linie zu beginnen habe, andernfalls die Konzession erlösche. Damit gaben die Bundesbehörden dem wiederholten Drängen der Innerrhoder Regierung statt, welche immer wieder die unverzügliche Aufnahme der Bauarbeiten gefordert hatte.¹⁷⁵

Anderer Meinung war freilich die Ausserrhoder Regierung, die sich für eine neuerliche Fristverlängerung aussprach, da bei einer allfälligen Annullierung der Konzession die Stilllegung des bereits betriebenen ersten Teilstückes der AB zum Nachteil der betroffenen Region befürchtet werden musste.¹⁷⁶ Aufgrund dieser Sachlage bemühte sich die SLB — allerdings vergeblich — das erforderliche Kapital aufzutreiben. Dagegen war sie in der Lage, die Pläne bis Appenzell unverzüglich vorzulegen. Da aber die SLB immer noch die Hoffnung hegte, in den Besitz der für den Ausbau benötigten Kapitalien zu gelangen, ersuchte sie die Bundesbehörden um Verlängerung der Baufristen um sechs Jahre, d.h. bis zum 1.3.1885.¹⁷⁷

Fast gleichzeitig wurde die Ausserrhoder Regierung gebeten, dahingehend zu wirken, dass dem Bundesbeschluss betreffend den Konzessions-Entzug so lange keine Folge geleistet werde, bis die Bundesversammlung über das Fristverlängerungsgesuch der SLB entschieden habe:

Warum von allen notleidenden Bahnen die Schmalspurbahn allein geopfert werden soll, ist uns nicht klar, und noch weniger können wir stillschweigend hinnehmen, dass unser Eigentum von Bundes wegen mit einem Federstrich vernichtet werde.¹⁷⁸

Auf Antrag des Eisenbahndepartementes beschloss der Bundesrat im Februar 1878, dem Ersuchen der SLB stattzugeben, allerdings bevor die Stellungnahme der beiden appenzellischen Kantonsregierungen vorlag.¹⁷⁹

Dem anhaltenden Widerstand der Standeskommission von AI war es zu verdanken, dass dieses Geschäft nicht mehr im laufenden Jahr bereinigt werden konnte. Die Innerrhoder vertraten nämlich die Meinung, dass die Bundesbehörden unter allen Umständen von ihrem Recht Gebrauch machen sollten, die Vollendung einer Bahn innert einer konzessionsgemässen Frist zu verlangen. So wandten sie sich energisch gegen die Sistierung des Bundesbeschlusses vom 7. Dezember 1877, der die Löschung der Konzession für den Fall vorsah, dass die SLB bis zum 1.3.1878 die Finanzierung ihres Bauvorhabens nicht sicherstellen konnte. In dieser Beziehung bewies der Bund mehr Flexibilität, indem er die Möglichkeit eines neuen Fristverlängerungsgesuchs durch die SLB nicht ausdrücklich ausschloss; für diesen Fall war nämlich die Sistierung des genannten Beschlusses vorgesehen, auf dessen Vollziehung Innerrhoden so grossen Wert legte.¹⁸⁰

Der «Innerrhoder Volksfreund» verglich die verworrene Situation mit den krampfhaften Bemühungen, ein leckes Schiff über Wasser zu halten. Generell konnte er sich mit der zugunsten der Eisenbahnen eingeführten «Rechtswissenschaft» nicht befreunden, «die nicht nur der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen, sondern auch der Nordostbahn und der Centralbahn durch Bewilligung von Fristerstreckungsgesuchen das Überleben erleichtern sollte».¹⁸¹

Wenigstens kam der Ständerat den innerrhodischen Interessen insofern entgegen, als er dem Wunsch der Standeskommission entsprach, unter der Ägide des Bundesrates eine Einigung zwischen den Kontrahenten herbeizuführen. Im Herbst 1878 fanden unter dem Vorsitz von Bundesrat Heer Verhandlungen statt. Anwesend waren die Herren Landammann Broger von Appenzell, Ingenieur von Muralt von Bern, Verwaltungsrat der SLB und Oberst Emanuel Meyer, der Direktor der AB sowie der Inspektor des Eisenbahndepartementes, Herr Seifert. Der Innerrhoder Interessenvertreter gab die Bereitschaft zu erkennen, der Fristverlängerung zuzustimmen, wenn garantiert werden könne, dass die Linie innert nützlicher Frist fertiggestellt sei und die bereits einbezahlten Subventionen von 82 500 Franken samt aufgelaufenen Zinsen zurückbezahlt werden. Er vertrat ausserdem die Auffassung, dass es genüge, wenn Herisau diese Garantie leisten könne; überdies seien die Ausserrhoder Gemeinden reich genug, die Bahn ohne Unterstützung von Appenzell Innerrhoden zu subventionieren.

Diesem Ansinnen wurde von Ausserrhoder Seite schroff widersprochen, indem darauf hingewiesen wurde, dass es dem Kanton AI nicht anstehe, solche Forderungen geltend zu machen, da nachgewiesenermassen zwischen der SLB und Innerrhoden gar kein Vertragsverhältnis bestehe. Schliesslich sei ja der Bauvertrag mit Privaten abgeschlossen worden, und diese hätten ein Mehrfaches an Kapital eingeschossen, als dies Appenzell zugemutet worden war. Es könnten somit keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Appenzell eingegangen werden, da Appenzell ebenso reich sei wie Herisau.

Bundesrat Heer machte sodann auf die nachteiligen Folgen der Verweigerung der Fristverlängerung für die beiden Kantone aufmerksam. Den Standpunkt Innerrhodens berücksichtigend, dass die Vorauszahlung von 82 500 Franken ja nur unter der Voraussetzung erfolgt sei, dass die Bahn bis Appenzell gebaut werde, einigte man sich schliesslich darauf, die Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch zur Übernahme der umstrittenen Summe zu bewegen, um einen Ausweg aus der Sackgasse zu finden.¹⁸² Bevor dieser Vorschlag überhaupt verwirklicht war, setzte der Bundesrat dem Tauziehen ein Ende, indem er am 29.3.1879 — dem Wunsch der SLB entsprechend — die Konzession für die Appenzeller Bahn bis zum 1.8.1885 verlängerte.¹⁸³

Die SLB in finanziellen Schwierigkeiten

Mit der Verlängerung der Konzession war das Unternehmen keineswegs auf eine gesündere Basis gestellt worden. — Im Gegenteil, die Existenz der SLB wurde von einigen Gläubigern bald hart bedrängt. Mit Eingabe vom 23.10.1879

stellte der Basler Advokat, Dr. Grüniger, im Namen seines Klienten, Herrn Albert Haas in Karlsruhe, das Begehren um Liquidation der Gesellschaft mit der Begründung, dass Haas — notariell beglaubigter Inhaber von 86 Obligationen zu 500 Franken der Serie A des Anlehens I. Hypothek der SLB — weder am 1.5.1877 noch im darauffolgenden Jahr in den Genuss von Zinsen gekommen sei.

Die Gesellschaft führte ihre Zahlungsschwierigkeiten auf unvorhergesehene Ausgaben zurück, die zur Behebung der Unwetterschäden vom Frühjahr 1876 verwendet wurden. Da in den ohnehin spitz kalkulierten Budgets keine Rückstellungen für ausserordentliche Ausgaben vorgesehen waren, konnte somit die Gesellschaft für Lokalbahnen ihre Verpflichtungen gegenüber den Kapitalgebern nicht erfüllen.

Ein ähnliches Begehren wurde am 12.12.1878 von Herrn Rudolf Ziegler von Schaffhausen gestellt. Am 21.12. intervenierte Advokat Grenier namens des Basler Bankvereins und verschiedenen anderen Inhabern von Obligationen, dass das ihnen gewährte Recht auf Verzinsung unter allen Umständen gewahrt bleibe. Gestützt auf Artikel 17 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen vom 24.6.1874, der das Vorgehen im Falle eines Zahlungsverzugs regelte, setzte das Bundesgericht einen Termin — den 14.6.1879 — fest, bis zu welchem die Ansprüche des Herrn Haas zu befriedigen waren, andernfalls die Bahn versteigert und die Liquidation angeordnet werde. Auf das Begehren des Basler Bankvereins und Konsorten trat das Bundesgericht jedoch nicht ein.¹⁸⁴ Die Bemühungen der SLB, eine Lösung zu finden, waren schliesslich von Erfolg gekrönt. So verpflichteten sich die Obligationäre schlussendlich, beim Bundesgericht bis Ende 1884 kein Liquidationsbegehren mehr zu stellen, auch wenn während dieser Zeit keine weiteren Zinsen ausbezahlt werden konnten. Diese Einigung war nur möglich, weil den Klägern als Inhaber von Obligationen der Serie A gewisse Vorzugsrechte gegenüber Besitzern von Wertpapieren der Serie B eingeräumt worden waren. Bekanntlich waren von der SLB bis Ende 1874 vom Basler Bankverein sowie von den appenzellischen Interessenten 1,9 Mio. Franken zur Finanzierung laufender Ausgaben beschafft worden.¹⁸⁵ Im Laufe des Jahres 1876 wurden die dafür ausgegebenen Interimsscheine gegen definitive Obligationstitel von je 500 Franken ausgetauscht, da die Obligationen mittlerweile bis zu ihrem Nominalwert einbezahlt worden waren. Ausgegeben wurden 2150 Obligationen der Serie A, die den Rang von Vorzugsaktien hatten, sowie 1646 Obligationen der Serie B; vier Titel der Serie A im Gesamtbetrag von 2000 Franken blieben im Besitze der Verwaltung. Nach Übereinkunft vom 22.2.1876 mit den Inhabern der Titel der Serie B — vornehmlich Appenzeller — wurden die Besitzer der Serie A (Basler Bankverein & Co.) bis zum 31.12.1878 hinsichtlich

der Verzinsung und allfälligen Kapitalrückzahlung für 60 Prozent des Betrages ihrer Obligationen bevorzugt. Aus diesem Sachverhalt erklärt sich das Begehren von Haas wie des Basler Bankvereins auf Zwangsliquidation des Unternehmens, da dieses die vertraglich vereinbarten Verpflichtungen nicht erfüllte.¹⁸⁶

Die anhaltend angespannte Finanzlage der SLB zwang das Unternehmen sodann zu einer weiteren Reorganisation der Verwaltung. Im Frühjahr 1878 wurden das Dreierdirektorium aufgelöst und sämtliche Betriebszweige der Führung von Herrn Daniel Schefer anvertraut. Aus Spargründen wurde auch der Geschäftssitz von Basel nach Herisau verlegt. Der Kanton Basel-Stadt erliess nämlich im Frühjahr 1879 ein Gesetz, wonach die anonymen Gesellschaften fortan eine Patentsteuer von einem halben Promille ihres Namenkapitals zu bezahlen hatten.¹⁸⁷

Die folgenden Jahre waren von einem trägen Geschäftsgang charakterisiert. 1880 überstiegen die Betriebsausgaben die Einnahmen zum zweiten Mal in der kurzen Geschichte des Unternehmens. Brachte 1876 einen Rückschlag von 28 410 Franken, betrug das Defizit 1880 lediglich 1241 Franken. In den folgenden Jahren waren gute Betriebsergebnisse zu verzeichnen. Nach einer Phase des Aufschwungs folgte 1885 erneut eine Baisse. Die missliche Lage des Unternehmens war hauptsächlich auf bauliche Mängel am Teilstück Winkeln—Urnäsch zurückzuführen, zu deren Behebung enorme Summen aufgewendet werden mussten. So war die Qualität des verwendeten Eisens derart schlecht, dass bereits vier Jahre nach Inbetriebnahme der Bahn mit der Erneuerung der Schienen begonnen werden musste. Auch erwiesen sich die Schwellen aus Tannenholz als völlig ungenügend, so dass ein Grossteil derselben innert kurzer Frist ersetzt werden musste. Weitere Gelder mussten für den Bau einer Drehscheibe in Urnäsch sowie für die Erstellung einer Wasserleitung und Wasserstation in Herisau aufgebracht werden. Ferner verursachte die unsachgemässe Behandlung des Rollmaterials durch unqualifiziertes Personal Kosten in der Höhe von 40 000 Franken.

In der Nacht vom 1. auf den 2. September 1881 wurde das Trasse der AB im Saien bei Zürchersmühle und unweit von Urnäsch zum zweiten Mal nach 1876 unterspült. Auf einer Länge von drei Kilometern musste der Betrieb für die Dauer von 66 Tagen unterbrochen werden, wodurch dem Unternehmen ein Schaden von 20 000 Franken erwuchs. Da für solche Eventualitäten keine finanziellen Reserven vorhanden waren, mussten sämtliche unvorhergesehenen Ausgaben aus den laufenden Betriebseinnahmen gedeckt werden. Selbstredend konnten auch weiterhin keine Dividenden ausbezahlt, geschweige denn Mittel für den Ausbau nach Appenzell auf die Seite gelegt werden.¹⁸⁸

Als das «Dampfross» durch die Gegend stampfte

AB. Die G 4/5 Nr. 7 «Altmann» nimmt die Steigung Wilen—Waldstatt.



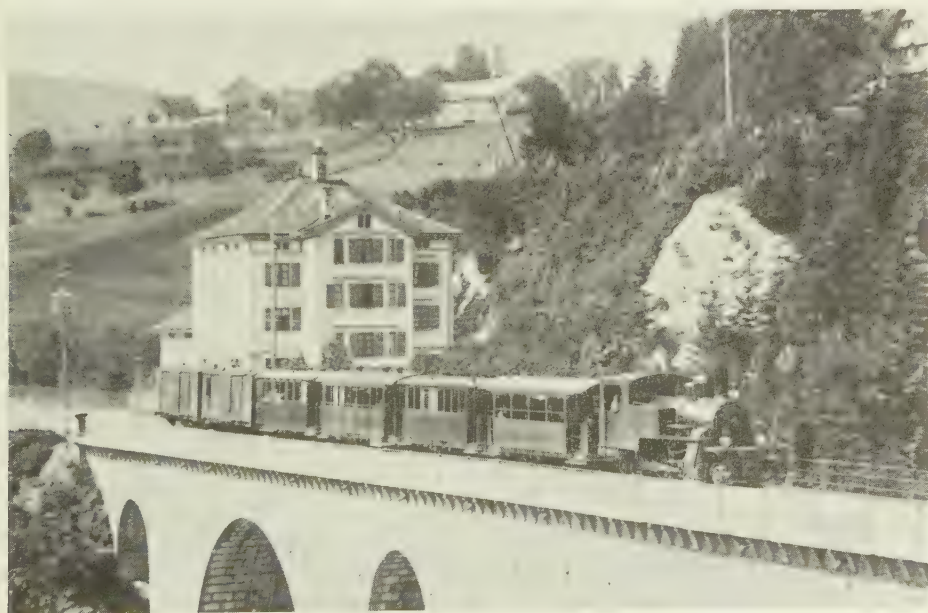


Oben: AB. Im Anstieg von Appenzell nach Gontenbad, bei der «Zuusewäd».
 Unten: AB. Appenzell, zwischen 1906 und 1910. Dampflokomotive Nr. 5 «Waldstatt».





Oben: SGA. Mit Volldampf in die Ruckhalde bei St.Gallen. — Unten: SGA. Appenzeller Strassenbahn mit Sommerwagen auf der Goldibachbrücke in Teufen, um 1912.





Oben: SGA. Einfahrt der HG 2/4 «Säntis» in die Zahnstangenstrecke Bühler—Zweibruggen.
 Unten: SGA. Die «Fröhlichsegg» auf der Fahrt Appenzell—Sammelplatz, 1925.



Erneute Fristverlängerung durch den Bund

Im Juni 1881 lud Nationalrat Sonderegger (AI) den Bundesrat ein, die SLB zur Vorlage des technischen und finanziellen Ausweises für die Bahnstrecke Urnäsch—Appenzell zu veranlassen, worauf das Post- und Eisenbahndepartement auf den 26.6.1882 eine Konferenz anberaumte. Unter dem Vorsitz von Bundesrat Welti versuchten Abgeordnete beider Parteien vergeblich, eine Verständigung zu erzielen. Innerrhoden war zu keinerlei Konzessionen gegenüber der SLB bereit¹⁸⁹, vielmehr gelangte die Standeskommission im Juli 1882 erneut mit der Bitte an den Bundesrat, er möge die SLB zur Einhaltung der Konzessionsbestimmungen bewegen.¹⁹⁰

Das Technische Inspektorat des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes verfasste hierauf ein Gutachten, wonach für den Ausbau der Linie eine Bauzeit von 16 Monaten berechnet wurde. Die Bauarbeiten hätten also im Frühjahr, spätestens im Sommer 1883 in Angriff genommen werden müssen, um den Betrieb fristgerecht bis zum 1.3.1885 aufnehmen zu können.¹⁹¹ In der Folge traf sich das Herisauer Eisenbahnkomitee mit den Obligationeninhabern zu einer Lagebesprechung. Die Tatsache, dass AI keine weiteren finanziellen Verpflichtungen eingehen wollte, wurde dahingehend interpretiert, dass Appenzell insgeheim mit den VSB paktiere und das von ihr unterstützte Projekt einer Strassenbahn von St.Gallen über Teufen—Bühler—Gais nach Appenzell der Appenzeller Bahn vorziehe. Um Kosten zu sparen, zogen aber die Anhänger der AB ebenfalls ein Strassenbahnprojekt in Betracht. So wurde vorgeschlagen, nach dem Vorbild der Waldenburgerbahn eine Strassenbahn von Urnäsch nach Appenzell zu bauen. Dieses Projekt wurde aber wieder verworfen, da man einsah, dass es die Fahrzeit der AB unnötig verlängert hätte.¹⁹²

Für die letzte Etappe der AB rechnete man mit Kosten von rund 1 Mio. Franken. Um die Finanzierung sicherzustellen, sollte vom Basler Bankverein ein Darlehen aufgenommen werden, dessen jährliche Verzinsung von 3 bis 4 % von den beteiligten Bezirken Innerrhodens und Ausserrhodens garantiert werden sollte.¹⁹³ Ein rascher Entscheid war in der Tat vonnöten, denn mit Beschluss vom 10. Oktober 1882 hatte der Bundesrat der SLB die Auflage gemacht, die Finanzierung bis am 1.5.1883 abzuschliessen.¹⁹⁴

Was die Aufschlüsselung der Kosten betraf, war geplant, dass Herisau 450 000, Waldstatt 62 500, Urnäsch 212 500 und Appenzell 275 000 Franken übernehmen sollten.¹⁹⁵

Um die Kapitalgeber aus ihrer Reserve zu locken, masste sich die SLB in einem Anflug von Selbstmitleid sogar an, ihre Leidensgeschichte mit der ungleich komplexeren Baugeschichte der Gotthardbahn zu vergleichen, indem sie die Feststel-

lung wagte, dass es den Gründern ihres Unternehmens gleich gegangen sei wie den Erbauern der Gotthardbahn:

Dort wie hier reichten die Mittel namentlich wegen der enorm zu überwindenden Terrainschwierigkeiten nicht aus, aber der Mut entfiel ihnen deswegen nicht.¹⁹⁶

Durch Erfahrungen gewitzigt, liessen sich die Gemeindevertreter nicht von einem falschen Optimismus irreführen, sondern arbeiteten einen detaillierten Kostenvoranschlag aus, bevor sie sich in ein neues finanzielles Abenteuer stürzten. Aus den Berechnungen ging hervor, dass die Unterhaltskosten nicht allzu gross ins Gewicht fallen sollten. Um Kosten zu sparen, plante man überdies, die Linie von Zürchersmühle direkt nach Jakobsbad zu führen und Urnäsch mit einer Spitzkehre zu verbinden.¹⁹⁷ Trotz den offensichtlichen Bemühungen, die Kosten so tief als möglich zu halten, erachteten die Gemeindevertreter von Urnäsch und Waldstatt die ihnen zugeteilten Subventionsanteile als zu hoch. Überhaupt zeigte sich, dass die Ausserrhoder im Gegensatz zu den Innerrhodern — wohl aufgrund von negativen Erfahrungen mit der SLB — kaum Interesse an einer raschen Finanzierung des letzten Teilstückes der AB bekundeten. Diese Haltung kam an mehreren Sitzungen des «erweiterten Direktionskomitees» zum Ausdruck, wo seit Februar 1883 je zwei Vertreter der Gemeinden Appenzell (Landammann Rusch und Sonderegger), Herisau (Hauptmann C. Eisenhut und Kantonsrat E. Schläpfer und Gemeindeschreiber Nef) und Urnäsch (Gemeindehauptmann Frischknecht und Gemeinderat Äрни) Einsitz nahmen und Mitspracherecht hatten, womit ein weiterer bedeutender Schritt zur Loslösung von der SLB gemacht wurde.¹⁹⁸

Der Herisauer Gemeindehauptmann Eisenhut wandte sich gegen ein unvorsichtiges finanzielles Engagement, bevor abgeklärt sei, ob der zu erwartende Verkehr wirklich in einem vernünftigen Verhältnis zu den Aufwendungen für den Ausbau der AB stehe. Der Herisauer Kantonsrat Wyler schob gar den Ball ganz den Innerrhodern zu, indem er den Ausbau nur unter der Bedingung befürwortete, dass Appenzell den grössten Teil der Kosten übernehme. Das geringe Interesse Herisaus an der AB wurde mit dem angespannten Finanzhaushalt begründet, der nicht über Gebühr strapaziert werden durfte. Ein anderer Grund lag darin, dass der Ausserrhoder Hauptort wieder einmal mit dem Gedanken spielte, eine Normalspurbahn nach Winkeln zu erstellen.¹⁹⁹

Da während längerer Zeit keine Einigung in der Eisenbahnfrage erzielt werden konnte, verstrich die auf den 1. Mai 1883 angesetzte Frist zur Sicherstellung der Finanzierung unbenutzt, so dass der Bundesrat beschloss, diese bis zum 1. November zu verlängern, nachdem das Technische Inspektorat des Eisenbahndepartementes erklärt hatte, dass es auch von diesem Zeitpunkt an noch möglich sein werde, den Bau bis zum 1.3.1885 zu vollenden.²⁰⁰

Um stichhaltige Argumente für den Bahnbau ins Feld führen zu können, liess die Direktion der AB von Oberst J. Grandjean aus La Chaux-de-Fonds, Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn, eine Expertise verfassen. In seinem Bericht über den Fortbau und die Rentabilität der Strecke Urnäsch—Appenzell kam dieser zum Schluss, dass der dringend notwendige Bau der Strecke mit einem Kapital von 1 Mio. Franken zu bewerkstelligen sei. Die wirtschaftliche Bedeutung der durchgehenden Linie lasse einen jährlichen Einnahmenzuwachs von 100 000 Franken realistisch erscheinen. Grandjean bezifferte die Betriebseinnahmen auf 11 000 Franken pro Kilometer, die Ausgaben auf 7000 Franken pro Kilometer. Da die AB gemäss Expertenbericht über Reserven von 280 000 Franken verfügte, waren infolgedessen nur noch 720 000 Franken aufzutreiben. Laut Grandjean sollte die AB selbst in der Lage sein, für die Verzinsung dieses Kapitals zu sorgen. Zu diesem Zweck schlug der Experte vor, die Betriebsausgaben zu senken, die seines Erachtens zu hoch waren, da die AB zuviele Züge von und nach Winkeln führe, was sich negativ in den Betriebsrechnungen niederschlage.²⁰¹

Da die Aussichten für die Zukunft also nicht allzu schlecht standen, wurden die Trasseplanung sowie die Vorarbeiten für den Grunderwerb energisch vorangetrieben. Die SLB äusserte wiederum den Wunsch nach Abhaltung einer Konferenz, um die finanzielle Beteiligung Ausser- und Innerrhodens endlich zu regeln. Innerrhoden gab auch diesmal zu verstehen, dass keine zusätzlichen Subventionen zu erwarten seien, solange die Bahn nicht gebaut sei; ausserdem dürfe die Frist zur Einreichung der Pläne nicht noch einmal erstreckt werden. Inzwischen war nämlich auch der letzte Termin — der 1. November 1883 — unbenutzt abgelaufen. Der Verwaltungsrat der SLB hatte sich zu seiner Rechtfertigung nur darauf beschränkt, am 6. 11. kurz mitzuteilen, dass er alles getan habe, um den Weisungen des Bundesbeschlusses nachzukommen, es sei ihm aber unmöglich gewesen, die Verpflichtungen zu erfüllen.²⁰²

Am 26. 3. 1884 wandte sich die Innerrhoder Regierung erneut mit einer Bitte an den Bundesrat. Darin verlangte sie von der SLB ausdrücklich die Erklärung, ob sie wirklich in der Lage sei, demnächst mit den Arbeiten zu beginnen, andernfalls sie der Bundesversammlung den Antrag auf Entzug der Konzession stellen werde. Anstelle der verlangten Erklärung traf dann am 14. 5. ein weiteres Fristverlängerungsgesuch des Verwaltungsrates der SLB ein mit der Begründung, schlechtes Wetter und der Umstand, dass das ursprünglich vorgesehene Trasse von Gontenbad bis Appenzell abgeändert werden musste, hätten die Fertigstellung der technischen Vorarbeiten verzögert, doch bestünde die Hoffnung, diese binnen Monatsfrist zu vollenden. Die Gesellschaft ersuche daher die Bundesbehörden, den Termin für die Fertigstellung der Bahn neu auf den 30. April 1885 festzusetzen. Der Bundesrat, der im Gegensatz zu Innerrhoden in der Verzöge-

rung des Baus kein rechtswidriges Verschulden seitens der SLB sah, setzte durch das Parlament am 27.6.1884 (unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten der SLB, das erforderliche Kapital infolge der konjunkturell bedingten Zurückhaltung auf dem Finanzmarkt zu beschaffen) die Frist für die Einreichung der Baupläne und des Finanzausweises auf den 1. Januar 1885, den Termin für den Beginn der Erdarbeiten auf den 1. März 1885, jenen für die Vollendung und die Inbetriebsetzung der Bahn auf den 1. Juni 1886 fest. Im Gegensatz zu früheren Beschlüssen enthielt dieser Erlass nun aber die Klausel, dass die ganze Anlage auf Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert werden sollte, falls einer dieser Termine unbenutzt ablaufen sollte, womit die Bundesversammlung ein wichtiges Begehren der Innerrhoder berücksichtigte.²⁰³

Die SLB bemüht sich um die Finanzierung der Strecke Urnäsch—Appenzell

Die SLB bemühte sich nun unverzüglich darum, die Finanzierung ihres Bauvorhabens sicherzustellen. Da in kaufmännischem Sinne das zur Weiterführung eines Unternehmens benötigte Kapital nur durch die Ausgabe von neuen Aktien mit Vorzugsrecht beschafft werden konnte, mussten die bisherigen Prioritätsaktien in Stammaktien umgewandelt werden. Die Inhaber der Aktien der Serie A und B erklärten sich bereit, ihre Titel gegen Stammaktien umzutauschen zugunsten des neuen Baukapitals. Als Stammaktionäre sollten sie also erst dann einen Gewinnanteil erhalten, wenn den Prioritätsaktionären die statutarisch festgesetzte Mindestdividende ausbezahlt worden war. Den bisherigen Kapitalgebern wurde aber freigestellt, die neuen Prioritätsaktien zu erwerben.

In der Folge wurden verschiedene Finanzierungsvorschläge in Betracht gezogen. Von Belgien kam die Kunde, dass sich die Société Générale des Chemins de Fer à Bruxelles anerbieten habe, bei der Gründung eines Syndikates mitzuhelfen und sich mit 50 Prozent an der von Kaufmann Steiger-Meyer als notwendig erachteten Summe von 1,4 Mio. Franken zu beteiligen. Der Rest sollte aus noch ausstehenden Subventionen der appenzellischen Gemeinden und durch den Rückkauf von Obligationen der Serie A und B in der Höhe von 417 500 Franken beschafft werden.²⁰⁴ Neben der belgischen Offerte, deren Annahme ausdrücklich als Notlösung bezeichnet wurde, stand auch die Beschaffung von englischem Kapital zur Debatte. Gemäss Landammann Sonderegger wäre englisches Kapital gegen Gewährung eines Pfandrechtes erhältlich gewesen, doch wurde diese Möglichkeit bald aus dem Spiel gelassen.

Das Direktionskomitee der AB sah sich aber nicht nur auf dem ausländischen, sondern auch auf dem schweizerischen Kapitalmarkt um. Um es von der schwie-

rigen Aufgabe der Finanzbeschaffung zu entlasten, wurde ein «Initiativkomitee» gebildet, das sich aus folgenden Gemeindevertretern und Aktionären zusammensetzte:

1. Mitglieder des Direktionskomitees
Oberst E. Meyer, Herisau
Kaufmann Steiger-Meyer, Herisau
Bankdirektor Kirchhofer, Herisau
2. Vertreter der Obligationen Serie B
alt Landammann Dr. Zürcher, Herisau
Kantonsrat U. A. Schiess, zur Rose, Herisau
Dr. med. E. Fisch, Herisau
3. Vertreter der ausserrhodischen Gemeinden
Herisau: Hauptmann Sonderegger
Waldstatt: Hauptmann Schläpfer
Urnäsch: Hauptmann Frischknecht
4. Vertreter von Appenzell Innerrhoden
Landammann Sonderegger

Vorübergehend bot sich dem Initiativkomitee die Chance, über Gewährsmänner von Landammann Sonderegger innert vier Wochen einen Betrag von 850 000 Franken zu beschaffen, allerdings unter der Bedingung, dass die beteiligten Gemeinden während 6 Jahren die 5prozentige Verzinsung dieses Kapitals garantieren konnten.

Einen anderen Ausweg glaubte man schliesslich in der Aufnahme einer Hypothek von 500 000 Franken bei der St.Gallischen Kreditanstalt zu finden.²⁰⁵ Diese machte aber die Mitteilung, dass der Verwaltungsrat es abgelehnt habe, dem Antrag ihrer Direktion zu folgen, wonach der AB der gewünschte Kredit erteilt werden sollte.²⁰⁶ Auch von den appenzellischen Bankinstituten war keine Unterstützung zu erwarten, obwohl laut Dr. Fisch vorübergehend die Möglichkeit bestanden hatte, von innerrhodischer Seite 200 000 Franken zu erhalten.²⁰⁷

Da das Direktionskomitee unter allen Umständen den Konkurs vermeiden wollte, ersuchte es die Bank von Winterthur um einen Kredit von 100 000 Franken, welcher aber nicht im gewünschten Ausmass gewährt wurde. Hingegen sicherte der Basler Bankverein der AB einen Beitrag in der Grössenordnung von 150 000 bis 200 000 Franken zu.²⁰⁸

Nebst den Banken wurden aber auch private Kapitalgeber mobilisiert. Besonders Kaufmann Steiger-Meyer gelang es — dank seinen guten Beziehungen — von Privaten in Herisau und St.Gallen 253 000 Franken, Waldstatt 17 000 Fran-

ken, Urnäsch 54 000 Franken und Appenzell 91 500 Franken aufzutreiben. Anfangs März 1885 waren folgende Geldmittel sichergestellt:

von Privaten	Fr. 416 000.—
vom Basler Bankverein	Fr. 175 000.—
von der Bank in Winterthur	Fr. 25 000.—
von der Appenzeller Bahn	Fr. 22 500.—
aus rückständigen Subventionen	Fr. 282 500.—
Total	Fr. 921 000.—

Da die Bausumme mittlerweile auf 1 216 000 Franken veranschlagt wurde, galt es noch rund 300 000 Franken zu beschaffen.²⁰⁹ Nicht weniger mühsam als die Finanzierung gingen die technischen Vorarbeiten für das Teilstück Urnäsch—Appenzell voran. In den Jahren 1873 bis 1874 waren die Ingenieure Dardier und Single mit der Projektierung beschäftigt. 1877 wurde Ingenieur Alder beauftragt, ein Gutachten über das vorhandene Planmaterial zu erstellen. Im Sommer 1883 machte sich Ingenieur Egloff an die Arbeit. Sein Projekt sah eine Linienführung über das Kaubachtobel (zwischen Gontenbad und Appenzell) vor, die um fünf Meter kürzer war als die von Dardier projektierte Linie.

Am 7.11.1884 wurden Oberingenieur Bridel (Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn) und Th. Weiss (Oberingenieur der Nordostbahn in Zürich) vom Initiativkomitee für den Ausbau der Appenzeller Bahn ersucht, sich über die Vor- und Nachteile der beiden Projekte Egloff und Dardier zu äussern. Diese sahen Höchstleistungen von 35 bis 40‰ und die Erstellung eines Kopfbahnhofes beim Nonnenkloster in Appenzell vor. Mit diesen Vorhaben konkurrierte das Zahnstangenprojekt der Firma Rinecker, Abt & Co., welches im Vergleich zum Adhäsionsbetrieb Höchststeigungen von 80‰ vorsah. Erneut im Gespräch war der Bau einer Spitzkehre in Urnäsch, wofür eine Vorstudie der Ingenieure Bosshard und Ziegler von Zürich vorlag, welche dann von Ingenieur Lindner modifiziert wurde. Da die Baulänge bei Erstellung eines Sackbahnhofes in Urnäsch im Gegensatz zu einer durchgehenden Linie um 782 Meter kürzer war, versprach sich Lindner Einsparungen von rund 80 000 Franken — dies, obwohl der Bau einer Spitzkehre zusätzliches Manövrieren bedeutete, so dass die Betriebslänge effektiv um 306 Meter grösser wurde. Ausserdem hätten die Züge Richtung Urnäsch—Appenzell und umgekehrt jeweils rund 1150 Meter über die Abzweigungsstrecke hinausgeschoben werden müssen, was mit einer Verlängerung der Fahrzeit verbunden gewesen wäre.²⁰⁹

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sprachen sich die Experten für den Bau der Strecke Urnäsch—Appenzell als reine Adhäsionsbahn — also ohne

Zahnstange — aus. Die Baukosten wurden auf 1,185 bis 1,2 Mio. Franken beziffert. Das Projekt schloss aber die Erstellung einer Spitzkehre bei Urnäsch keineswegs aus, was sofort auf Opposition stiess seitens des Appenzeller Initiativkomitees. Dieses rechnete vor, dass die erhofften Einsparungen beim Bau einer Spitzkehre nicht 80 000, sondern höchstens 40 000 Franken betrugen. Ausserdem hätte für die Bedienung der Weiche eigens ein Wärter angestellt werden müssen, dessen Gehalt allein die Verzinsung von 20 000 bis 25 000 Franken des Baukapitals erlaubt hätte, in der Tat somit nur rund 15 000 bis 20 000 Franken eingespart werden konnten. Aufgrund dieser Berechnungen drang dann die Erkenntnis durch, dass vom ökonomischen Standpunkt und im Interesse eines rationellen Betriebes die Einführung einer Spitzkehre nicht zu verantworten gewesen wäre.²¹⁰ Nach diesem Entscheid konnte nun das von den inzwischen konsultierten Experten Cuenod und Weiss vorgeschlagene Trasse über das Kaubachtobel fixiert werden. Somit blieben von den bisher ausgearbeiteten Plänen nur noch jene von Urnäsch bis Gontenbad verwendbar, für den Rest der Strecke mussten folglich neue Pläne angefertigt werden. Mit diesen Arbeiten wurde Ingenieur Schneiter nebst zwei Assistenten betraut.²¹¹

Die Bundesversammlung ordnet die Zwangsliquidation der Appenzeller Bahn an

Die langwierigen Verhandlungen über die Finanzierung sowie die Streckenführung der Appenzeller Bahn (für die Projektierungsarbeiten der nur zehn Kilometer langen Linie Urnäsch—Appenzell wurden insgesamt elf Ingenieure konsultiert) brachten es mit sich, dass die Termine für die Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Erdarbeiten wiederum nicht eingehalten werden konnten. Der SLB erschien es daher ratsam, den Bundesrat um eine Verschiebung der Fristen auf den 1. März 1885 resp. den 1. April 1885 zu ersuchen, wobei sie allerdings glaubte, wenigstens den ursprünglich vorgesehenen Vollendungstermin — den 1. Juni 1886 — einhalten zu können.²¹² Von den vom Eisenbahndepartement in diesem Sinne orientierten Kantonsregierungen der beiden Appenzell äusserte sich die Ausserrhoder Standeskommission zustimmend, während Innerrhoden das Begehren der SLB rundwegs ablehnte.²¹³ Dem Bundesrat blieb somit nichts anderes übrig, als — gestützt auf den Bundesbeschluss vom 27.6.1884 — das Bundesgericht zu ersuchen, die bisher von der SLB erstellten Bahnanlagen und Betriebseinrichtungen zu versteigern.²¹⁴

Dieser Beschluss traf die AB wie «einen Blitz aus heiterem Himmel». Im Namen der Direktion drückte Kaufmann Steiger-Meyer in seinem Schreiben an Bundesrat Welti seine Enttäuschung über diese Massnahme der Bundesbehörden aus. Indem er auf die jahrelangen Bemühungen der Direktion hinwies, das ange-

schlagene Unternehmen zu sanieren, bat er den Bundesrat, keine weiteren Schritte mehr zu unternehmen, da die Finanzierung des letzten Teilstückes durch die Gemeinden kurz vor dem Abschluss stehe. Seinem Missmut freien Lauf gebend, bezichtigte er das Eisenbahndepartement, es habe die jahrelangen uneigennützigen Bemühungen des Direktionskomitees um Behebung zahlreicher Missstände nie richtig anerkannt. Dabei wollte Steiger-Meyer vor allem den schlechten Zustand der Bahn im Jahre 1877 in Erinnerung rufen. So hatte die damalige Direktion noch unbezahlte Rechnungen für Bodenabtretungen zu begleichen, Böschungen anzupflanzen und für die Erstellung von Zäunen und Übergangsbrücken zu sorgen. Weiter musste bis zu diesem Zeitpunkt nicht vorhandenes Werkzeug für Fahrzeugreparaturen plus eine Drehscheibe in Urnäsch beschafft werden; für den Dampflokomotivbetrieb mussten unerlässliche Wasserstationen gebaut werden. Überdies galt es, das ungenügende Betriebsmaterial zu ergänzen, noch im Bau befindliche Bahnhöfe fertigzustellen — kurz, viele zusätzliche Aufgaben zu bewältigen, die von der SLB in sträflicher Weise vernachlässigt worden waren. Zu diesen Lasten, die alle aus den Betriebseinnahmen finanziert werden mussten, gesellten sich unvorhergesehene Ausgaben im Gesamtbetrage von 89 000 Franken, die der Bahn durch zwei bedeutende Hangrutschungen an der Nordhalde in Herisau und im Saien bei Urnäsch erwachsen waren. Steiger-Meyer wies mit Recht darauf hin, dass es der in Herisau ansässigen Direktion der AB trotz ungeheuren Schwierigkeiten gelungen war, den Betrieb über Wasser zu halten. So war das in wenigen Jahren abbruchreif gefahrene Rollmaterial 1885 weitgehend erneuert worden. Trotz grossen finanziellen Verpflichtungen konnten gerade in den achtziger Jahren ansehnliche Betriebsüberschüsse erzielt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist es verständlich, dass Steiger-Meyer mit dem Bundesrat hart ins Gericht ging, sah er doch nach der Anordnung der Zwangsliquidation alle Hoffnungen auf die Weiterexistenz der AB mit einem Schlag vernichtet. Andererseits muss in Betracht gezogen werden, dass die Bundesbehörden sich während rund zehn Jahren der SLB gegenüber sehr konzilient verhielten, indem sie den Termin für die Vollendung der Bahn nicht weniger als viermal verlängerten.²¹⁵

Ungeachtet des Liquidationsbeschlusses wurden die Bemühungen für den Ausbau der Schmalspurbahn Winkeln—Appenzell mit aller Energie fortgesetzt in der Absicht, den erwähnten Bundesbeschluss gegenstandslos zu machen:

Wenn wir Ihnen auch nicht verhehlen wollen, dass nach dem Vorausgegangenen der Beschluss uns überraschte, so sind wir doch weit entfernt, dessen Loyalität bemängeln zu wollen; wir erblicken darin weiter nichts als den vielleicht nicht einmal gern ausgeführten Vollzug eines nicht glücklich formulierten und jedenfalls über das Ziel hinausschiessenden Bundesbeschlusses.²¹⁶

Das Initiativkomitee beschloss, allfällig notwendige Ergänzungen der Pläne und Kostenberechnungen vorzunehmen, die Expropriationen sowie die Ein-

holung von Bauofferten zu beschleunigen. Zur Erreichung dieses Ziels sollte die SLB bei der Erfüllung ihrer Baupflicht bestmöglich unterstützt werden, auch wenn dies weiteres Kapital von Privaten und Gemeinden erfordern sollte.

Bundesrat Welti honorierte die Bemühungen der Appenzeller postwendend, indem er sich im Februar 1885 bereiterklärte, dem Bundesrat die Aufhebung des Bundesbeschlusses betreffend Zwangsliquidation der AB vorzuschlagen, sobald der Nachweis erbracht sei, dass die zum Ausbau benötigten Mittel vorhanden seien — dies vorbehältlich der Zustimmung durch das Bundesgericht.²¹⁷

Das Bundesgericht selbst hegte rechtliche Bedenken gegen das Vorgehen des Bundesrates. Es machte geltend, dass im Bundesbeschluss vom 27. 6. 1884 betreffend Fristverlängerung die in Artikel 13 des Eisenbahngesetzes vom 23. 12. 1872 vorgesehene Regelung nicht ausdrücklich enthalten sei, wonach mit Ablauf der vorgesehenen Fristen die Konzession einer Bahn automatisch erlösche. Da also der Verlust der Konzession der Anordnung der Versteigerung hätte vorangehen sollen, hatte das Bundesgericht Bedenken, die Liquidation der SLB vor der Annullierung der Konzession zu vollziehen.²¹⁸

Auch die SLB machte Einwendungen gegen die geplante Versteigerung. Mit Eingabe vom 9. 3. 1885 protestierte alt Bundesrichter — Dr. Niggeler, Bern — im Auftrag des Basler Bankvereins namens der Bahngesellschaft gegen den Bundesratsbeschluss. Dieser war seiner Meinung nach juristisch nicht einwandfrei, weil das von der SLB im Dezember 1884 eingereichte Fristverlängerungsgesuch der Bundesversammlung gar nicht vorgelegt worden sei.²¹⁹ Niggeler zog jedoch Ende März 1885 seinen Rekurs ohne weitere Begründung zurück. Er fügte lediglich die Bemerkung bei, «eintretenden Falles gegen den Bundesratsbeschluss vom 16. 1. 1885 alle geeigneten Hilfsmittel zu ergreifen».²²⁰

Der Bundesrat war aber nach wie vor der Ansicht, dass ihm in Sachen Fristverlängerung kein Vorwurf gemacht werden könne. So machte er geltend, dass der Verwaltungsrat der SLB wie der Präsident des Initiativkomitees für den Ausbau der AB — Emanuel Meyer — in einem vom 10./11. 12. 1884 datierten Schreiben die Ansicht vertreten hätten, dass die bei einer Besprechung mit dem Bundesrat festgelegten Bedingungen zur Verlängerung der Frist erfüllt worden seien, jedoch von der SLB kein neues Begehren um Fristerstreckung zuhanden der Bundesversammlung eingereicht worden sei. So sei der 1. Januar, bis zu welchem die Pläne und der Finanzausweis hätten eingereicht werden sollen, unbenutzt abgelaufen. Der Bundesrat sah also keine Veranlassung, seine Haltung zu ändern.²²¹

In der Folge bemühten sich die appenzellischen Interessenten, die Finanzierung des Ausbaus der AB so rasch als möglich voranzutreiben. Mittlerweile wurden die Kosten für das Teilstück Urnäsch—Appenzell auf 1 284 000 Franken veranschlagt. Vorgesehen war, den von privater Seite bisher noch nicht gezeichneten

Restbetrag auf die beteiligten Gemeinden aufzuteilen, was vor allem in Urnäsch auf Widerstand stiess. Man erklärte dort rundweg, keine neuen Verpflichtungsscheine unterzeichnen zu wollen, bis die Pläne und Kostenberechnungen definitiv erstellt seien.²²²

Jede Verzögerung der Geldbeschaffung konnte neues Unheil für das Unternehmen bedeuten, denn mit Riesenschritten näherte sich der 31. März 1885, jener Tag, welcher das Ablaufen einer seinerzeit mit den Obligationären vereinbarten Frist signalisierte, innerhalb welcher sich die Gläubiger der SLB verpflichtet hatten, keine rechtlichen Schritte gegen die SLB einzuleiten, womit die Liquiditätsschwierigkeiten des Unternehmens stillschweigend akzeptiert wurden.

Prompt traf dann auch beim Bundesgericht ein Liquidationsbegehren der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, ein, welche Obligationen im Werte von 91 000 Franken besass. Dieses wurde jedoch am 9. 9. 1885 zurückgezogen, indem sich der Verwaltungsrat der SLB mit der Firma geeinigt hatte, anstelle von Bargeld ihre Obligationen gegen solche II. Ranges umzutauschen. Diese Vereinbarung kam nur durch das Entgegenkommen des Basler Bankvereins und von Privaten in Herisau zustande, die je 45 000 Franken in Form von Obligationen II. Hypothek gratis abtraten.²²³

Unterdessen war die Finanzierung erfolgreich abgeschlossen worden; die Kosten von 1 282 500 Franken verteilten sich auf folgende Körperschaften:²²⁴

Basler Bankverein	Fr. 175 000.—
Bank in Winterthur	Fr. 25 000.—
Private der Gemeinde Herisau	Fr. 251 500.—
Private der Gemeinde Urnäsch	Fr. 56 000.—
Private der Gemeinde Waldstatt	Fr. 17 000.—
Private der Gemeinde Appenzell	Fr. 100 000.—
Bauunternehmung Ziegler & Bosshard	Fr. 15 500.—
	Fr. 640 000.—
von einem Syndikat à 75 % *	Fr. 360 000.—
	Fr. 1 000 000.—
rückständige Subventionen	
von Herisau	Fr. 90 00.—
von Waldstatt	Fr. 12 500.—
von Urnäsch	Fr. 42 500.—
von Appenzell	Fr. 137 500.—
Total	Fr. 1 282 500.—

* 25 Prozent von Herisau, Waldstatt und Urnäsch übernommen

Dieselelektrische und elektrische Züge

AB. Dieselelektrischer Zug in voller Fahrt gegen Appenzell, unterhalb Kaubachbrücke.





Oben: AB. Dieselelektrische Triebwagen BCFm 2/4 25 und 26, Baujahr 1929. — Unten: AB. Der elektrische Betrieb wurde im Mai 1933 aufgenommen. Abfahrt des Eröffnungszuges in Gossau.





Oben: SGA. Aufnahme des elektrischen Betriebs am 23. Januar 1931, im Bahnhof Teufen.
Unten: SGA. Die junge elektrische Bahn im Wintereinsatz.





Oben: AG. Motorwagen der Altstätten-Gais-Bahn, Baujahr 1911.
 Unten: SB. Einweihungsfahrt der Säntis-Bahn am 13. Juli 1912.



Die noch ungedeckten 25 Prozent von 360 000 Franken wurden auf die drei Ausserrhoder Gemeinden abgewälzt. Nachdem die SLB auf Verlangen der Gemeindebehörden diesen ein Memorial über den Stand der Finanzierung und des Ausbaus der Strecke Urnäsch—Appenzell zugestellt hatten, bewilligten die Kirchhöfen von Herisau und Waldstatt am 17.5.1885, jene von Urnäsch am 31.5., die ihnen zugeteilten Quoten.²²⁵

Da mit den Gemeinden die Vereinbarung getroffen worden war, dass sie ihre Beiträge erst nach der Kollaudation der neuen Linie ausbezahlen mussten, wurde beschlossen, diesen Betrag vorläufig von dem auf der Ausserrhoder Kantonalbank deponierten Betriebsüberschuss abzuzweigen. Damit schien die Finanzierung des Ausbaus endgültig gesichert zu sein, ja im Budget konnte sogar noch ein Betrag von 142 500 Franken für die Anschaffung neuen Rollmaterials eingeplant werden.²²⁶ Am 30.5.1885 wurde dann der Finanzausweis nach Bern gesandt. Die Zustimmung wurde aber davon abhängig gemacht, dass keine Reserven von der Kantonalbank abgezogen wurden, was sich dann dank dem Entgegenkommen der Subventionsgemeinden auch bewerkstelligen liess.²²⁷

Am 17. Juli wurde der Finanzausweis endlich genehmigt und das Bundesgericht von diesem beauftragt, das hängige Versteigerungsverfahren zu sistieren. Dieses gab dem Ersuchen statt, indem es mit Wirkung vom 20.7.1885 das Verfahren als erledigt betrachtete. Der SLB erwachsen somit keine weiteren Umtriebe; sie hatte dem Bundesgericht nur Fr. 53.30 für erwachsene Barauslagen sowie Anfertigungsgebühren zu vergüten.²²⁸

Ende Juli gleichen Jahres wurden die Bauarbeiten ausgeschrieben; insgesamt gingen zwölf Offerten ein. Mit der Ausführung der Bauarbeiten wurde schliesslich das Unternehmen Th. Bertschinger aus Lenzburg betraut.²²⁹

Von der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen zur Appenzeller Bahn

Hand in Hand mit den komplexen Verhandlungen über die Fortführung des angefangenen Werkes gingen Bestrebungen einher, eine längst fällige Reorganisation des Verwaltungsrates herbeizuführen, um dem zunehmenden Einfluss der appenzellischen Interessen gebührend Rechnung zu tragen. So machte Appenzell die Auszahlung des noch fälligen Subventionsbetrages von 137 500 Franken von der Bedingung abhängig, dass der Innerrhoder Regierung ein Sitz auf fünf Verwaltungsratsmandate eingeräumt werde.²³⁰

Laut Artikel 26 der Statuten vom 17.8.1872 setzte sich der Verwaltungsrat der SLB je nach Bedarf aus 12 bis 18 Mitgliedern zusammen. Da die Beschränkung der Geschäftstätigkeit der SLB auf die AB auch eine Reduktion des Verwaltungs-

rates wünschbar erscheinen liess, wurde Artikel 26 am 27.6.1879 wie folgt abgeändert:

Der Verwaltungsrat besteht aus 7 bis 12 Mitgliedern, welche von der Generalversammlung gewählt werden.²³¹

Im Jahre 1885 meldete sich nicht nur Appenzell, sondern auch die drei Ausserrhoder Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch wollten eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat. Da aber gemäss Bescheid des Eisenbahndepartementes nicht die Gemeinden, sondern nur die Kantone Abgeordnete in den Verwaltungsrat ernennen konnten, gelangten die Ausserrhoder Gemeinden mit der Bitte an den Regierungsrat von AR, seinerseits drei Vertreter der Gemeinden in den Verwaltungsrat der SLB abzuordnen — dies, um der bisher bewiesenen Opferwilligkeit der drei Korporationen gebührend Rechnung zu tragen.²³²

Mit der Statutenrevision vom 10.11.1885 wurden die Wünsche der Ausserrhoder weitgehend berücksichtigt. So wurde in Artikel 17 festgelegt, dass von 12 Verwaltungsräten zwei von der Regierung Innerrhodens, die übrigen von der Generalversammlung zu wählen seien. Mindestens zwei Vertreter mussten aus der Gemeinde Herisau und je einer aus den Gemeinden Waldstatt und Urnäsch rekrutiert werden.²³³ In einer Eingabe an den Ausserrhoder Regierungsrat erhoben die Gemeinderäte von Herisau, Waldstatt und Urnäsch sofort Einspruch gegen den statutarisch festgelegten Wahlmodus. Sie fühlten sich benachteiligt, da ihre Vertreter im Gegensatz zu jenen Innerrhodens von der Generalversammlung der Aktionäre gewählt wurden und sie somit keinen Einfluss auf die Wahlen nehmen konnten.²³⁴

Was die umstrittene Vertretung der Gemeinden im Verwaltungsrat der AB betraf, so äusserte sich Bundesrat Welti dahingehend, dass eine direkte Einflussnahme der Gemeinden auf die Wahlen unerwünscht sei. Er wies darauf hin, dass eine Absprache zwischen dem Verwaltungsrat und den Behörden in Sachen Vertreterwahl durchaus im Bereich des Möglichen liege, womit sich die Interpellanten befriedigt zeigten.²³⁵

Die wohl wichtigste Änderung betraf aber nicht die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, sondern die Firma selbst. Was vom gross angelegten Unternehmen «Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen» nach dem Verzicht auf den Bau weiterer Linien wie Stäfa—Wetzikon, Zürich—Affoltern, an Substanz übrig blieb, rechtfertigte wohl diese Bezeichnung nicht mehr, beschränkte sich doch die Tätigkeit der genannten Gesellschaft auf die Appenzeller Bahn.

Obwohl sich bereits nach der Inbetriebnahme der Strecke Stimmen hörbar machten, die ein rein appenzellisches Unternehmen forderten, blieb das Unternehmen unter Kontrolle der SLB resp. des Basler Bankvereins — dies, obwohl 1879 der Geschäftssitz nach Herisau verlegt wurde.²³⁶

Wohl mit Rücksicht auf das wachsende finanzielle Engagement der Appenzeller im Hinblick auf den Endausbau schlug der Verwaltungsrat der SLB — E. La Roche-Burckhardt — Ende November 1884 vor, mit dem Zustandekommen des Ausbaus den Namen «Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen» zu löschen.²³⁷ Knapp ein Jahr später, am 10.11.1885, wurde der Artikel 1 der Statuten folgendermassen revidiert:

Die Firma der Gesellschaft wird abgeändert in «Appenzeller Bahn-Gesellschaft» mit dem Zweck des Betriebes der Linie Winkeln—Urnäsch und dem Ausbau und Betrieb derjenigen von Urnäsch nach Appenzell...

Gleichzeitig konstituierte sich ein neuer Verwaltungsrat. Es wurden gewählt als Vertreter der...^{237a}

Standeskommission von I. Rh.	Landammann Rusch Landammann Sonderegger
Gemeinde Herisau	Gemeindehauptmann Sonderegger Gemeinderat Major J. G. Nef
Gemeinde Waldstatt	Kantonsrat E. Schläpfer
Gemeinde Urnäsch	Gemeindehauptmann Frischknecht
Übrige Mitglieder	Oberst E. Meyer, Herisau Kantonsrat U. A. Schiess zur Rose, Herisau B. Kirchhofer-Tobler zu Grünau, Urnäsch Jakob Steiger-Meyer, Herisau E. Zahn-Ragnon, Bankier in Basel H. La Roche-Burckhardt, Bankier in Basel
Rechnungsrevisoren	Oberrichter A. Sonderegger-Tanner, Herisau R. Lüscher-Burckhardt, Bankier in Basel
«Engeres Comité»*	Oberst E. Meyer, Herisau Kantonsrat U. A. Schiess zur Rose, Herisau B. Kirchhofer-Tobler zu Grünau, Urnäsch
Suppleant	J. Steiger-Meyer, Herisau

* Artikel 25 der Statuten vom 10. November 1885:

Der Verwaltungsrat bestellt jährlich ein engeres Komitee von drei Mitgliedern und einem Suppleanten zur Überwachung der laufenden Geschäfte der Gesellschaft und der Betriebsdirektion und normiert dessen Kompetenzen.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates spiegelt deutlich den grossen Stellenwert, der nun den appenzellischen Interessen an diesem Unternehmen zukommt, während die bis anhin bedeutende Basler Komponente an Einfluss verloren hat.

Die Inbetriebnahme der ganzen Linie Winkeln—Appenzell

Mittlerweile ging der Ausbau — begünstigt durch meist trockenes und schönes Wetter während des Winters 1885/86 — zügig voran, so dass es möglich schien, den ursprünglich vorgesehenen Vollendungstermin einzuhalten. Ende Mai setzte aber andauernd regnerisches Wetter ein; beim Eisenbahnbau gefürchtete Rutschungen verzögerten die Bauarbeiten.

Am 31. Juli 1886 rückte die erste Lokomotive bis Jakobsbad, am 2. August nach Gontenbad vor. Nach einer Begehung der Strecke durch Vertreter der beiden appenzellischen Regierungen und den Kontrollingenieur des Eisenbahndepartementes, Herrn Simonett, erfolgte am 12. August 1886 die offizielle Kollaudation durch das Eisenbahndepartement, worauf der Bundesrat den provisorischen Betrieb für den Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Urnäsch—Gontenbad gestattete. Zwischen Gontenbad und Appenzell wurde im Einvernehmen mit der Oberpostdirektion ein Postomnibusdienst aufrechterhalten, der die Finanzen erheblich strapazierte. Grund für den Rückstand auf die Marschtabelle war die infolge schlechter Witterungsverhältnisse eingetretene Verzögerung beim Bau der 23 Meter hohen Fachwerk-Bogenbrücke über den Kaubach, deren Betonfundamente erst Mitte Juni gegossen werden konnten.

Nach erfolgter Kollaudation am 21. Oktober 1886 konnte schlussendlich am 29. Oktober der regelmässige Betrieb auf der ganzen Strecke aufgenommen werden.

Für Appenzell war somit ein mehr als 10 Jahre dauerndes, hartnäckiges Ringen um einen Bahnanschluss zu Ende gegangen. Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass dieses für beide Appenzell wichtige Ereignis gebührend gefeiert wurde.²³⁸

Die Appenzeller Bahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn

Mit der Inbetriebnahme der ganzen Linie wurde eine für das Gedeihen des Unternehmens lebensnotwendige Phase der Stabilisierung eingeleitet, die eine Reihe von guten Geschäftsjahren brachte, welche zu einer gewissen Beruhigung der nach wie vor angespannten Finanzlage führten, zumal das Jahr 1887 einen steilen Anstieg des Verkehrsertrages brachte.

Mit grösseren Plänen befasste sich die Appenzeller Bahn erst wieder anfangs der neunziger Jahre, als eine direkte Verbindung von Herisau nach St.Gallen ins Auge gefasst wurde. Es zeigte sich nämlich immer mehr, dass der Bahnhof Winkeln der neuralgische Punkt par excellence war, der einem rationellen Betrieb der

AB im Wege war. So gestaltete sich der Güterumlad von der Normalspurbahn entgegen anfänglich optimistischen Prognosen alles andere als reibungslos; dazu war das Verhältnis mit den Vereinigten Schweizer Bahnen gespannt, da die AB in ihren Augen eine viel zu hohe Entschädigung für die Mitbenützung des Bahnhof Winkeln zu entrichten hatte.²³⁹ Die Frage einer Weiterführung der Linie Herisau—Winkeln nach St.Gallen wurde zu einer Zeit akut, als die Projektierung einer Normalspurbahn von St.Gallen über Herisau—Wattwil—Rapperswil nach Zug bereits in vollem Gange war.²⁴⁰

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn

Bereits in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts hatten sich die Gemeinden des Neckertals und die Gemeinden Degersheim und Mogelsberg dafür eingesetzt, bessere Verkehrsbedingungen zu schaffen.²⁴¹ Auf Veranlassung der Toggenburg-Bahn hatte Ingenieur Dardier Pläne für eine Verbindung zwischen dem Linthgebiet und dem Toggenburg ausgearbeitet. Daneben existierten verschiedene Lokalbahnprojekte: Das eine sah die Verbindung von Ebnet mit Rapperswil, ein anderes — das «Neckertalprojekt» — den Anschluss an die AB in Waldstatt und an die Toggenburg-Bahn in Bütschwil vor, und eine dritte Planung schliesslich empfahl die Verbindung der Gemeinden Degersheim und Mogelsberg.²⁴²

Am 3.4.1887 beriefen die sanktgallischen Bezirksammänner von See und Gaster eine Versammlung nach Uznach ein, wo Vertreter interessierter Gemeinden, Bezirke und benachbarter Regionen das Projekt einer Eisenbahn über den Ricken erörtern.²⁴³ Der mit ersten Vorarbeiten betraute Ingenieur Gysin empfahl den Bau einer Bahn von Ebnet nach Uznach und befürwortete die Angliederung der Ricken- und der Toggenburger-Bahn an die VSB.

Da auch die erwähnten Lokalbahnprojekte das gleiche Ziel anstrebten — nämlich bessere Verkehrsbedingungen nach St.Gallen zu schaffen — schien es ratsam, alle Projekte unter einen Hut zu bringen. Um diesen Plan zu verwirklichen, wurde auf den 12. Mai 1889 eine Versammlung von Vertretern aller an der Linie Rapperswil—Zug interessierten Gemeinden nach Wattwil einberufen. Der grosse Förderer der Bodensee-Toggenburg-Bahn war der Eisenbahnpionier Grauer-Frey aus Degersheim, der in Wattwil zum Präsidenten eines neu gewählten Initiativkomitees gewählt wurde. Kurz darauf wurde Ingenieur Brunner beauftragt, ein generelles Vorprojekt einer Eisenbahnverbindung zwischen St.Gallen und Rapperswil auszuarbeiten, welches die direkte Verbindung der Nordostschweiz mit der Innerschweiz und der Gotthardbahn sicherstellen sollte.²⁴⁴

Am 27. 6. 1890 erteilte die Bundesversammlung den Initianten die Konzession für eine Eisenbahn von St.Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagen nach Zug.²⁴⁵ Das fertige Projekt sah die Verbindung von St.Gallen mit Wattwil auf kürzestem Wege via *Herisau*—Degersheim und Lichtensteig vor. Für die Strecke Wattwil—Rapperswil gab es zwei Varianten: die eine sah die Überschienung des Rickens vor bei einer Maximalleistung von 30‰, die andere den Bau eines Tunnels bei einer Steigung von 22‰.

Da inzwischen mit der Inbetriebnahme der Strecken Pfäffikon—Samstagen und Biberbrücke der Südostbahn (ehemals Wädenswil-Einsiedeln-Bahn) und mit dem Bau der NOB-Strecke Thalwil—Zug eine weitere Verbindung mit der Zentralschweiz entstanden war, beschloss das Komitee St.Gallen—Zug, ihre Linie bei Sihlbrugg in die NOB einmünden zu lassen. Dies hätte den Bau eines doppelspurigen Albistunnels notwendig gemacht, was aber von der NOB wie von den Bundesbehörden verweigert wurde, worauf auf eine durchgehende Linie St.Gallen—Zug endgültig verzichtet werden musste.²⁴⁶

Nach diesem Rückschlag wuchsen auch Zweifel an der Verwirklichung der Ricken-Bahn; überdies machten sich vermehrt Sonderinteressen bemerkbar, welche die Realisierung des Projektes selbst an die Hand nehmen wollten. So sah das Überschienungsprojekt Honegger eine Maximalsteigung von 50‰ vor, während die Toggenburger-Bahn unabhängig vom Gesamtprojekt eine eigene Variante durchboxen wollte. Diese Verzettlung führte dazu, dass die Bundesversammlung am 29. Juni 1894 drei neue Konzessionen erteilte: die erste für eine Linie von Rapperswil nach Wattwil, die zweite für eine Linie von Ebnet oder Wattwil nach Rapperswil und von St.Gallen Kappel oder einer anderen Abzweigung nach Uznach, die dritte für eine Eisenbahn von Ebnet nach Uznach. Weiter wurde die Konzession St.Gallen—Zug von Grauer-Frey abgeändert in St.Gallen—Wattwil, Wattwil—Rapperswil mit Abzweigung nach Uznach und Pfäffikon—Steinmatt (jetzt Sihlbrugg)—Zug. Die vier Konzessionen waren aber nur unter der Bedingung erteilt worden, dass nach erfolgter Finanzierung eines Projektes die anderen hinfällig wurden.

Da jene Projekte, die eine Überschienung des Rickens vorsahen, wegen der starken Steigung wenig Aussicht auf Verwirklichung hatten, wurde vom Initiativkomitee St.Gallen—Zug im Oktober 1895 ein Basistunnelprojekt vorgelegt, welches die Distanz zwischen Ebnet und Uznach um 18,5 Kilometer verkürzte.²⁴⁷ Da man sich aber immer noch nicht für die eine oder andere Variante entscheiden konnte, wurde von den Herren Weissenbach, Flury und Egger ein Gutachten angefordert, das jenes Projekt herauskristallisieren sollte, das am ehesten die sanktgallischen und ostschweizerischen Interessen berücksichtigte. Die Verfasser sprachen sich, allerdings aus Kostengründen, für die Überschienung des Rickens aus.

Da es eine Zeit lang schien, als würde sich die St.Galler Regierung endgültig für diese Lösung entscheiden, präsentierten Uznach und das Komitee St.Gallen—Zug ein Gegengutachten von Ingenieur Lusser, das eine direkte Verbindung von Wattwil nach Uznach mittels eines 8,1 Kilometer langen Basistunnels vorsah.²⁴⁸

Parallel zu den Auseinandersetzungen um den Bau einer Rickenbahn liefen die Bestrebungen, St.Gallen mit Romanshorn zu verbinden. So wies der St.Galler Gemeinderat in einem Schreiben vom 22.10.1896 mit Nachdruck auf die Bedeutung dieser Linie hin:

Wir glauben, darauf hinweisen zu dürfen, dass die Bestrebungen, welche auf die Erstellung einer Bahn St.Gallen—Herisau—Wattwil—Linthgebiet hinzielen, durch den Bau einer zweiten Zufahrtslinie vom Bodensee her wesentliche Förderung erfahren dürften.²⁴⁹

Am 18.11.1898 kam es schliesslich zur Bildung eines grossen Initiativkomitees für den Bau einer Bodensee-Toggenburg-Bahn unter Mitwirkung des Gemeinderates von St.Gallen, welcher die Geschäftsleitung übernahm. Es wurde vereinbart, die drei Zufahrtslinien zum Ricken, nämlich St.Gallen—Romanshorn, St.Gallen—Wattwil und Ebnet—Nesslau, gleichzeitig mit der Rickenbahn, welche auf Bundeskosten gebaut werden sollte, zu erstellen und diese im Interesse einer rationellen Betriebsführung in einem einzigen Unternehmen — der Bodensee-Toggenburg-Bahn — zusammenzufassen.²⁵⁰

Damit war aber das Störufer gegen das Basistunnelprojekt immer noch nicht verstummt. So sah ein von Ingenieur Ritter-Egger neu ausgearbeitetes Projekt die Ausmündung des Tunnels in Ebnet vor. Gegen dieses Projekt bezogen im Namen des sanktgallischen Gemeinderates die Ingenieure Kilchmann und Kürsteiner und im Auftrag der Regierung Oberingenieur Moser Stellung.²⁵¹

Schlussendlich standen sich drei Rickenprojekte gegenüber:

1. Das Übergangsprojekt Wattwil—Rapperswil mit 35‰ Maximalsteigung, Projekt des Eisenbahnkomitees Rapperswil, begutachtet am 15. Mai 1897 von Weissenbach, Flury und Egger.
2. Das Basistunnelprojekt Wattwil—Kaltbrunn—Uznach, Projekt Lusser vom 15. Mai 1899.
3. Das Basistunnelprojekt Ebnet—Kaltbrunn—Uznach, Projekt Ritter-Egger vom Oktober 1898.

Um einen endgültigen Beschluss in der Rickenbahnfrage fassen zu können, trafen sich Bund und Kantone am 8. September 1899 zu Beratungen. Da Bundessubventionen auf dem Spiel standen, beauftragte das Eisenbahndepartement den Gotthardbahndirektor Dietler, diese Projekte zu vergleichen. Dieser kam zum Schluss, dass das Lussersche Basistunnelprojekt den anderen vorzuziehen sei, worauf am 3. April 1901 eine zweite Rickenbahnkonferenz stattfand, an der der

Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, Bundesrat Zemp, vom Kanton St.Gallen einen Beitrag von 3 Mio. Franken an das Lusser-Projekt verlangte. Wiederum wurde keine Einigung erzielt. Nachdem im Auftrag der sanktgallischen Regierung Lussers Tunnelprojekt von Oberingenieur Moser überprüft und vervollständigt worden war, kam es am 7. Oktober 1901 zu einer Einigung zwischen dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes und der sanktgallischen Regierung. Der Bund verpflichtete sich, die Finanzierung des Rickentunnels gemäss Projekt Moser und Lusser zu übernehmen gegen Abtretung der Toggenburger-Bahn an die Eidgenossenschaft.

Am 20. Dezember 1901 wurde die Konzession für das Teilstück Wattwil—Rapperswil an die VSB übertragen, am 7. März des folgenden Jahres erhielt die Generaldirektion der SBB die Vollmacht zum Bau der Rickenbahn. Nachdem am 29. März 1901 die Konzession für die Linie St.Gallen—Romanshorn erneuert worden war, wurde diese durch Bundesbeschluss vom 19.12.1902 auch auf die Strecke St.Gallen—Wattwil ausgedehnt. Somit waren die Grundlagen für die Gründung einer Aktiengesellschaft unter dem Namen «Bodensee-Toggenburg-Bahn» geschaffen worden; deren Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 1. Juni 1904. Nach einer Bauzeit von mehr als sechs Jahren konnte dann am 1. Oktober 1910 der durchgehende Betrieb aufgenommen werden.²⁵²

Herisau und die Bodensee-Toggenburg-Bahn

Da die BT auch Herisau Gemeindegebiet tangieren sollte, rückte die Erfüllung eines langgehegten Wunsches — nämlich bessere Verkehrsverbindungen zwischen Herisau und St.Gallen zu schaffen — plötzlich wieder in den Mittelpunkt des Interesses der Behörden und Geschäftsleute des Ausserrhoder Marktfleckens. So nahm der Herisauer Gemeindehauptmann Frischknecht an einer ersten Orientierung über dieses Projekt durch dessen Initiant, Herrn Grauer-Frey aus Degersheim, im Mai 1889 teil.²⁵³ Ausserdem beteiligte sich der Gemeinderat an den Kosten für erste Vorstudien für die Strecke St.Gallen—Rapperswil.²⁵⁴ Da der Gemeinderat Frischknecht-Breitenmoser nebst den Herren Grauer-Frey und Löpfegar zu den Gesuchstellern für die Konzessionierung der geplanten Bahn gehörte, ist es verständlich, dass sich der Herisauer Gemeinderat in corpore an den Ausserrhoder Regierungsrat mit der Bitte wandte, sich nachhaltig für das Eisenbahnprojekt St.Gallen—Zug einzusetzen, was von diesem auch beherzigt wurde.²⁵⁵

Um dem Projekt vollends zum Durchbruch zu verhelfen, wurde in Herisau eine Eisenbahnkommission gewählt, die sich aus deren Präsident, Gemeindehauptmann Frischknecht und den Herren Gemeinderat und Architekt Alder,

Bauamtsverwalter August Diem und Gemeindeschreiber J. K. Schiess zusammensetzte.²⁵⁶

Da sich jedoch die Realisierung dieses Projektes über Gebühr in die Länge zog (der Bundesrat hatte sich ja bekanntlich gegen den Bau des doppelgleisigen Albistunnels ausgesprochen, womit die Weiterführung der Bahn nach Zug verunmöglicht wurde²⁵⁷), wurde drei Jahre später die eigens zur Förderung des Eisenbahnprojektes St.Gallen—Zug eingesetzte Eisenbahnkommission nicht mehr gewählt und deren Funktion an eine fünfköpfige Verkehrskommission delegiert.²⁵⁸

Die Verbindung St.Gallen—Herisau—Wattwil rückte immer mehr in die Ferne, womit sich für die Gemeinde Herisau die Frage stellte, ob sie zuwarten oder selbst für eine bessere Verbindung nach St.Gallen sorgen sollte. Namentlich Dr. Fisch nahm sich der Eisenbahnangelegenheit an. Er befürwortete den Bau einer Normalspurbahn zwischen Herisau und St.Gallen, damit der direkte Güterverkehr zwischen beiden Orten eingeführt werden könne. Die auf 500 000 Franken veranschlagte Linie sollte von der «Ziegelhütte» (unweit des heutigen Bahnhofes gelegen) um den Rosenbergabhang gegen Winkeln gezogen werden und dort in die Linie Winkeln—St.Gallen der VSB einmünden. Nach mehreren Unterredungen mit dem Direktor der VSB — Herrn Wirth-Sand — bestand vorübergehend die Hoffnung, dass die VSB den Betrieb der neuen Linie übernehmen würde. Aufgrund dieser Sachlage beschloss der Gemeinderat für den Fall, dass sich die in die Eisenbahn St.Gallen—Rapperswil gesetzten Erwartungen nicht erfüllen sollten, die Verkehrskommission mit der Abklärung der Frage zu betrauen, ob es die Steuerkraft der Gemeinde überhaupt erlaube, eine Normalspurbahn von Herisau nach St.Gallen zu bauen.²⁵⁹

Zwei Jahre später kam die Eisenbahnfrage erneut aufs Tapet, nachdem noch keine befriedigende Lösung gefunden worden war. Die Herren Dr. Fisch und Gemeindehauptmann J. Zellweger-Mösle stellten an der Gemeinderatssitzung vom 29. März 1895 den Antrag, die Strecke Herisau—Winkeln der AB auf Normalspur umzubauen. Der Gemeinderat beschloss jedoch Nichteintreten auf dieses Begehren.²⁶⁰

Wiederum verstrichen mehr als zwei Jahre, bis sich die Herisauer Behörden erneut mit dieser Materie befassten, als sich 1897 die AB ernsthaft mit dem Gedanken befasste, auf eigene Initiative eine Bahn nach St.Gallen zu bauen, was nach Meinung des Gemeinderates die Einwohnerschaft von Herisau nicht zu befriedigen vermochte.²⁶¹

Kollision der Interessen der Gemeinde Herisau, der Appenzeller Bahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn: Schmalspur- oder Normalspurbahn?

Die Direktion der AB war sich spätestens nach der Konzessionierung der Normalspurbahn St.Gallen—Rapperswil vom 27. 6. 1890 bewusst, dass dieses Projekt eine ernsthafte Konkurrenzierung der AB bedeuten konnte.²⁶² Vor allem befürchtete man einen starken Rückgang des Verkehrsvolumens von und nach St.Gallen, zumal der mit der Projektierung der St.Gallen-Zuger-Linie beauftragte Ingenieur A. Brunner der Schmalspurbahn keine grossen Zukunftsaussichten einräumte. Er hielt klipp und klar fest, dass die Schmalspurbahn für Herisau nur Nachteile habe. Zum Beweis führte er an, dass von dem 10 000 Tonnen betragenden Kohlenkonsum Herisaus allein 4000 Tonnen per Fuhrwerk in Gossau abgeholt wurden. Weiter machte er geltend:

Es herrscht darüber heute kein Zweifel mehr, dass eine Schmalspurbahn nicht das richtige Verkehrsmittel ist für einen industriellen Ort wie Herisau, der durch seine grossen und zahlreichen Bleichereien, Appreturen, Färbereien und Ausrüstereien sowie die diversen Exportgeschäfte für Stickerei und Weberei eine grosse Bedeutung besitzt.²⁶³

Da das Normalspurbahnprojekt offensichtlich dem Bedürfnis der Gemeinde Herisau nach besseren Verkehrsbedingungen mehr entsprach, sah die AB vorderhand keinen Anlass, ein Gegenprojekt auszuarbeiten. Erst als die Hoffnung auf rasche Verwirklichung der BT immer mehr schwand, legte das Direktionskomitee der AB im Februar 1896 einen «Bericht für direkte Fortsetzung der Appenzeller Bahn von Herisau nach St.Gallen» vor. Darin wurden die Vorteile einer normalspurigen Verbindung zwischen Herisau und St.Gallen anerkannt, aber es schien den Initianten, dass Herisau die approximativen Baukosten von 3 412 300 Franken nie aus eigener Kraft hätte aufbringen können. Deshalb machten sie den Kompromissvorschlag, die Linie nach St.Gallen bis und mit Sitterbrücke genau nach dem 22-‰-Projekt der BT zu erstellen und von dort den kürzesten Anschluss an die bestehende Linie Herisau—Winkeln der AB zu suchen. Von Herisau ausgehend sollte die projektierte Linie bis zur grossen Serpentine beim Gübsenmoos das Trasse der AB miteinbeziehen und dann selbständig nach St.Gallen führen. Somit sollte einer späteren Verwirklichung der BT nichts im Wege stehen, lediglich ein ca. 1,5 km langes Stück vom Gübsenmoos bis zur Sitterbrücke hätte neu gebaut werden müssen. Die Baukosten für die Variante der AB wurden auf 1,498 Mio. Franken beziffert. Einziges Problem von Bedeutung schien die Lage des künftigen Bahnhofs in St.Gallen zu sein, denn aus Platzgründen kam die Einführung der AB in den Bahnhof der VSB nicht in Frage. Ausserdem schien es ratsam, im Bereich des künftigen Stausees im Gübsenmoos die Strecke am Südabhang des Weiher Richtung Herisau ansteigen zu lassen, wogegen das Normalspurbahnprojekt vorgesehen hatte, das Trasse nach der Sitterüberquerung am

Nordhang des Gübsenmoos entlangzuführen und dieses mittels eines hohen Dammes zu überschreiten.²⁶⁴ Glaubte die AB, mit ihrem Projekt zumindest den durch die projektierte Fortsetzung der Appenzeller Strassenbahn von Gais nach Appenzell erwarteten Einnahmenausfall kompensieren sowie den Wünschen der Herisauer Geschäftsleute nach einer optimalen Verbindung mit St.Gallen Rechnung tragen zu können, schien die Einwohnerschaft von Herisau diese Ansicht nicht zu teilen. Nach wie vor hoffte man auf den Bau der BT, welche als Transitbahn Herisau tangieren und somit mit einem Schlag für diesen Industrieort gute Verkehrsverbindungen schaffen würde.²⁶⁵ Die AB liess sich jedoch von ihrem Vorhaben nicht abbringen, im Gegenteil. Am 5. Mai 1896 reichte der Verwaltungsrat der AB zuhanden der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für den Bau einer schmalspurigen Linie Herisau—St.Gallen ein.²⁶⁶ Auf Betreiben der Konzessionäre der Linie St.Gallen—Zug verzichtete die AB vorläufig auf die Einreichung eines Konzessionsgesuches während der laufenden Junisession. Die Befürworter der Linie St.Gallen—Zug verpflichteten sich dafür, dem Initiativkomitee der AB auf den 1. Januar 1897 die Rechte für das Teilstück Herisau—St.Gallen unentgeltlich abzutreten resp. das Begehren der AB um Konzessionsabtretung rechtzeitig an das Schweizerische Eisenbahndepartement zur Behandlung durch die im November 1896 tagende Bundesversammlung weiterzuleiten. Die AB erklärt sich ausserdem bereit, mit dem Bau der Linie St.Gallen—Gübsenmoos zuzuwarten, bis die Finanzierung der Linie von St.Gallen—Wattwil sichergestellt war; ebenfalls wollte sie den Bau der Normalspurbahn sofort in Angriff nehmen, erklärte sich aber bereit, diese zum Selbstkostenpreis an die zu bauende BT abzutreten, sobald deren Realisierung nichts mehr im Wege stand.²⁶⁷

Am 22. Oktober 1896 sandte die AB sodann ein erneutes Konzessionsgesuch nach Bern.²⁶⁸ Am 24. März 1897 erteilte die Bundesversammlung der AB die Bewilligung für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Herisau nach St.Gallen bzw. bis zum Anschluss an die Linie Winkeln—Herisau.²⁶⁹ Die Konzessionsbestimmungen sahen vor, dass binnen 12 Monaten die technischen und finanziellen Vorlagen eingereicht werden mussten. Da diese Bedingung nicht erfüllt werden konnte, bewilligte der Bundesrat am 12. 4. 1898 die Verlängerung dieses Termins um ein weiteres Jahr, d. h. bis zum 24. März 1899.²⁷⁰

Im Gegensatz zu früheren Bauvorhaben machte die Finanzierung der neuen Linie keine allzu grossen Schwierigkeiten. Rund 19 Monate nach der Verleihung der Konzession wurde am 24. Oktober 1898 ein Finanzierungsvertrag abgeschlossen, welcher die Ausgabe von 1500 Obligationen à 1000 Franken vorsah. Diese hatten eine Laufzeit von 12 Jahren mit Wirkung vom 1. Juli 1899 und waren mit 4½ Prozent zu verzinsen; die Rückzahlung des Anleihens sollte ohne Kündigung am 1. Juli 1911 erfolgen.

Im Übernahmesyndikat waren folgende Kapitalgeber vertreten:²⁷¹

Schweizerischer Bankverein	Fr. 400 000.—
Aktiengesellschaft Leu & Cie.	Fr. 250 000.—
Herren C. W. Schläpfer & Cie.	Fr. 100 000.—
Herren Ehinger & Cie.	Fr. 100 000.—
Herr E. La Roche Sohn	Fr. 100 000.—
Herren Zahn & Cie.	Fr. 100 000.—
Herren Kugler & Cie.	Fr. 50 000.—
Herr U. A. Schiess zur Rose und Konsorten	Fr. 400 000.—
Total	Fr. 1 500 000.—

Nachdem der Finanzausweis vom Bundesrat am 27. Januar 1899 genehmigt worden war, hoffte man, im Frühjahr mit dem Bau der neuen Linie beginnen zu können und diese im Juni des folgenden Jahres in Betrieb zu nehmen.²⁷² Es zeigte sich aber, dass nach wie vor mit hartem Widerstand gegen dieses Projekt zu rechnen war. Vorab äusserte der Initiant der BT — Grauer-Frey — Befürchtungen, dass sich Herisau nun nicht mehr mit gleichem Eifer wie zuvor für die Normalspurbahn einsetzen werde. Diese Bedenken suchte der Gemeinderat zu zerstreuen, indem er ausführte, dass Herisau der AB nicht im Wege stehen könne, da diese von der Gemeinde keine Finanzhilfe wünsche; Herisau sei nach wie vor an der Normalspurbahn interessiert.^{272a} Diese etwas verworrene Haltung der Herisauer Behörden zeigt, dass sie geneigt waren, beide Trümpfe in der Hand zu behalten, solange der Bau der BT noch nicht beschlossene Sache war. Dies kommt auch in einer positiven Stellungnahme des Gemeinderates zu einer Resolution des hiesigen Handels- und Industrievereins, der übrigens von Kaufmann Steiger-Meyer tatkräftig gefördert wurde, zum Ausdruck. Dieser hatte anlässlich einer am 12. November 1898 im Casino Herisau abgehaltenen Tagung seinen Willen bekundet, das Schmalspurprojekt der AB zu unterstützen, solange der Bau der BT noch nicht auf sich warten liesse.^{272b} Fast gleichzeitig schlug aber das Pendel wieder zugunsten der BT aus, nachdem in St.Gallen ein grosses Initiativkomitee für den Bau einer Bodensee-Toggenburg-Bahn mit dem St.Galler Gemeinderat als geschäftsleitende Stelle gegründet worden war. So versicherte der Herisauer Gemeinderat den St.Galler Gemeindeammann seiner kräftigen Unterstützung, «von der Annahme ausgehend, dass einzig die Erstellung einer Normalspurbahn mit Transitcharakter die Verkehrsinteressen unserer Gemeinde wahren und heben werde».²⁷³ Bereits im Februar beschloss der Rat, die BT mit 1 Mio. Franken zu unterstützen; dieser Betrag wurde im Juni gar um 250 000 Franken aufgestockt.²⁷⁴

Mittlerweile bemühte sich die AB, die Planungsarbeiten so rasch als möglich abzuschliessen, um bald in den Besitz der Baubewilligung zu gelangen. Der Regierungsrat des Kantons St.Gallen machte aber der AB einen Strich durch die Rechnung. Er beschloss nämlich, die von der AB am 27. 3. 1899 zur Begutachtung eingereichten Pläne durch Oberingenieur Moser dahin prüfen zu lassen, ob sich der projektierte normalspurige Unterbau in Übereinstimmung befinde mit den zweckmässigen Bauplänen der Normalstrecke St.Gallen—Herisau.²⁷⁵ Die AB bezichtigte nun den Regierungsrat der Verschleppung ihres Projektes und machte darauf aufmerksam, dass die im Zusammenhang mit dem Bau des Gübsenweihers ebenfalls geforderte Verlegung der Sitterbrücke illusorisch sei, da man bei einer weiteren Verzögerung der Bauarbeiten die Auflösung des Bauvertrages für die Brücke durch die Firma Th. Bell & Cie. in Kriens befürchten müsse, ausserdem erwachse ihr auch durch die laufende Verzinsung des Obligationenkapitals von 1,5 Mio. Franken erheblicher Schaden.²⁷⁶

Vergeblich versuchte der Chef des Eisenbahndepartementes, Bundesrat Zemp, den Streit zu schlichten, indem er Vertreter der St.Galler Regierung, der Gemeinderäte von St.Gallen und Herisau sowie der AB zu einer Konferenz nach Bern einberief. Diese zeitigte keine Resultate; nach wie vor plädierten die Befürworter der BT für eine Verschiebung des Bauvorhabens der AB.²⁷⁷

Ein weiterer Schlag traf die AB, als wenig später — im Juni 1899 — die Gemeinderäte von Herisau und St.Gallen, mit Rücksicht auf den geplanten Stausee Gübsenweiher, sich definitiv zugunsten der «Moserschen Pläne» aussprachen, welche eine modifizierte Linienführung bedingten.²⁷⁸ Dies wurde von der AB als Zumutung empfunden, rechnete man doch bei Erfüllung dieser Auflage mit Mehrkosten von rund 800 000 Franken, also einer Verteuerung des ursprünglichen Projektes um 60 bis 70 Prozent. Dieser Tatbestand veranlasste die Direktion der AB zu folgender Klage an die Adresse des Eisenbahndepartementes:

Ein längeres Zurückhalten der Baubewilligung wird für die Appenzeller Bahn, deren Aktionäre seit ihrem 25jährigen Bestehen noch nie einen Centime Zins erhalten haben, von ruinöser Wirkung sein und kann unsere Bahngesellschaft, die die schlimmsten Jahre hinter sich zu haben hoffte, dem Konkurs zutreiben. Die Art und Weise, wie heute die AB durch das ungerechte Vorgehen der Regierung von St.Gallen geschädigt werden soll, ist in der schweizerischen Eisenbahngeschichte glücklicherweise noch nie dagewesen!²⁷⁹

Nebst der umstrittenen Linienführung war aber auch die Frage der Einmündung in den Bahnhof St.Gallen nach dessen Erweiterung nicht gelöst. In einer ersten Planvorlage der VSB an das Eisenbahndepartement war die AB gar nicht berücksichtigt worden, worauf der Bundesrat Einspruch erhob.²⁸⁰ In einer zweiten Vorlage (Kostenvoranschlag 5,64 Mio. Franken, Kostenanteil der AB 450 000 Franken) nahmen die VSB wohl Rücksicht auf die AB, vertraten aber die Ansicht, dass ihre Bahnverwaltung in keiner Weise verpflichtet sei, Bauten für Un-

ternehmungen zu erstellen oder auch nur zu berücksichtigen, die nicht zur Ausführung reif seien.²⁸¹

Trotz heftiger Opposition liess sich die AB keineswegs von ihrem Vorhaben abbringen. Ende Oktober gelangte Advokat L. Forrer namens des Verwaltungsrates der AB und des Schweizerischen Bankvereins mit der dringenden Bitte an den Gesamtbundesrat, die auf dem Eisenbahndepartement befindlichen Baupläne zu genehmigen und die Baubewilligung zu erteilen.²⁸² Dies, nachdem das Eisenbahndepartement in einem vom 21. 9. 1899 datierten Schreiben an die St.Galler Regierung deutlich gemacht hatte, dass es sich den Standpunkt der AB zumindest teilweise zu eigen mache. Wenigstens wurde der AB attestiert, dass sie die gesetzlichen und die in den Konzessionsbestimmungen vorgeschriebenen Bedingungen zur Erlangung der Baubewilligung erfüllt habe. So heisst es u. a.:

Wenn nun seit Erteilung der Konzession ohne Zutun der AB — unter anderem durch die Anlage des Gübsenmoosweihers — Verhältnisse entstanden seien, welche eine Trasseänderung bedingen, so könne billigerweise die Appenzeller Bahn nicht angehalten werden, die finanziellen Folgen dieser veränderten Sachlage zu tragen. Es könne daher die Aufgabe des vorgesehenen Projektes zugunsten der Moserschen Variante von der genannten Bahn nur dann verlangt werden, wenn ihr die Mehrkosten ersetzt werden, welche das Mosersche Projekt gegenüber demjenigen, welches dem genehmigten Finanzausweis zugrunde lag, zur Folge hat. Im gegenwärtigen Stadium dürfte es nun Sache der an der Normalspurbahn Interessierten sein, für diese Mehrkosten aufzukommen.²⁸³

In ihrer Replik machte die St.Galler Regierung darauf aufmerksam, dass sich die Hoffnungen zerschlagen hätten, mit der AB zu einer gütlichen Einigung zu kommen. Sie ersuchte den Bundesrat eindringlich, dem Baubewilligungsgesuch der AB nicht stattzugeben, solange keine Einigung in dieser Frage erzielt worden sei. Was die Übernahme der durch das Mosersche Projekt entstandenen Unkosten betraf, lehnte die St.Galler Exekutive diese mit der Bemerkung ab, dass zuerst die Rickenbahnfrage entschieden werden müsse. Sie erklärte sich aber dazu bereit, alle erforderlichen Schritte zu tun, um wenigstens die Teilstrecke Herisau—St.Gallen als Normalspurbahn zu bauen, falls nicht die ganze Linie St.Gallen—Wattwil in absehbarer Zeit gebaut werden könne.²⁸⁴

Abschluss eines Stundungsvertrages zwischen Ab und BT

Die Eingabe des Advokaten Forrer erreichte insofern ihren Zweck, als sich die zerstrittenen Parteien auf Veranlassung von Bundesrat Zemp am 17. November 1899 wenigstens an den Verhandlungstisch setzten. Nach zähem Ringen verzichtete die AB schliesslich bis zum Entscheid der Rickenbahnfrage, spätestens aber bis zum 31. Juli 1900, auf ihr Baurecht gegen Übernahme der Verzinsung des bereits sichergestellten Baukapitals während dieser Zeit durch die BT.²⁸⁵ Nach Abschluss dieser vertraglich vereinbarten Regelung wurde das von Advokat Forrer

eingereichte Begehren vom Eisenbahndepartement als gegenstandslos erklärt.²⁸⁶ Dieser Vertrag lief aber am 31. Juli 1900 ab, ohne dass ein Entscheid in der Rickenbahnfrage gefällt worden wäre, worauf die AB erneut um Erteilung der Baubewilligung für ihr Projekt nachsuchte. Das Eisenbahndepartement bat hierauf die AB dringend, für eine weitere Verlängerung des Vertrages Hand zu bieten, zumindest bis das von Gotthardbahndirektor Dietler verfasste Gutachten über die Rickenbahn von den Bundesbehörden geprüft worden sei. Die AB lenkte ein unter der Bedingung, dass ihr alle durch die weitere Verzögerung nachweislich entstandenen Unkosten und Verluste ersetzt werden, was von der BT vorerst abgelehnt wurde.²⁸⁷

Am 9. März 1901 kam es zum Abschluss eines Stundungsvertrages zwischen den beiden Bahnen, wonach der AB die Abgeltung aller Unkosten versprochen wurde für den Fall, dass ihr Schmalspurbahnprojekt endgültig nicht gebaut werden könne.²⁸⁸ Dieser Vertrag wurde noch zweimal verlängert, nämlich in den Jahren 1902 und 1903.²⁸⁹ Allerdings war damit die Frage der Schadloshaltung der AB durch die BT noch nicht endgültig gelöst. So machte der Ausserrhoder Landammann und Nationalrat Eugster das Eisenbahndepartement darauf aufmerksam, dass die vertraglich vereinbarte Vergütung von 50 000 Franken niemals ausreiche, um die Rückzahlung des 1897 aufgenommenen Anleihe von 1,5 Mio. Franken samt Zinsen zu gewährleisten. Man sehe sich also gezwungen, den Bundesfiskus für den der AB ohne ihr Verschulden erwachsenen Schaden haftbar zu machen.²⁹⁰ Eugster ersuchte den Bundesrat bei dieser Gelegenheit auch, das Verhältnis zwischen AB und BT neu zu regeln — eine Anregung, die von Bundesrat Comtesse entgegengenommen wurde.²⁹¹ Der Gemeinderat von St. Gallen, in seiner Funktion als geschäftsleitende Stelle Sprachrohr der BT, zeigte sich überrascht, dass die Forderungen der AB über die ursprünglichen Abmachungen hinausgingen und nannte die Frage, ob der AB durch die Rückzahlung des Anleihe wirklich Schaden erwachse, eine rein akademische.²⁹² Die Technische Abteilung des Eisenbahndepartementes hielt es hingegen für billig, dass in den zukünftigen Schlichtungsverhandlungen alle Mittel aufgeboten werden, um die AB schadlos zu halten, da diese immerhin der von allen Parteien am meisten geschädigte Teil sei.²⁹³ Das Eisenbahndepartement selbst lehnte aber im Juni 1903 jegliche Entschädigungspflicht gegenüber der AB entschieden ab.²⁹⁴ Aufgrund dieser Sachlage willigte schliesslich die AB ein, einer nochmaligen Verlängerung des Stundungsvertrages bis zum 30. Juni 1904 stattzugeben.²⁹⁵

Nachdem die BT im gleichen Monat endlich ihren Finanzausweis und die technischen Unterlagen für ihr Projekt nach Bern gesandt hatte, ersuchte das Eisenbahndepartement am 13. Juni die AB, ihre Ansprüche gegenüber der BT — aufgrund des Stundungsvertrages — ziffernmässig zu begründen.²⁹⁶

Die AB kam diesem Ersuchen nach und stellte folgenden Forderungskatalog auf:

a) Kursverlust Obligationen-Anleihen von 1,5 Mio. Franken (Übernahme des Syndikates 98 Prozent)	Fr. 30 000.—
b) Zinsdifferenz von 1 Prozent auf 1,5 Mio. Franken vom 30. 6. 1904 bis 1. 1. 1907, dem Kündigungstermin	Fr. 40 125.—
c) Kosten der Pläne, Rechnungen von Ingenieur Kürsteiner etc.	Fr. 15 296.30
d) Kosten der Brückendetailpläne	Fr. 13 000.—
Weitere Ansprüche der Firma Th. Bell & Cie.	Fr. 30 000.—
e) Erstellung der Obligationsformulare, Emissionsunkosten, Bankprovisionen, alle durch das Projekt und die Finanzie- rung desselben hervorgerufenen kleinen Unkosten, speziell Reisespesen	Fr. 4 000.—
Total	Fr. 132 421.30

Ausserdem verlangte sie «für den der AB aus der Nichterfüllung ihres Projektes, d. h. Verhinderung der Ausführung zugunsten der BT, entgangenen Nutzen» eine Aversalentschädigung von 200 000 Franken. Parallel dazu machte die AB nach Ablauf des Stundungsvertrages mit Wirkung vom 30. 6. 1904 von ihrem vermeintlichen Recht Gebrauch, das Eisenbahndepartement erneut um eine Baubewilligung zu ersuchen. Gleichzeitig präsentierte sie den neuen Vorschlag, das bereits konzessionierte Trasse aufzugeben und durchgehend das Trasse der BT zu benutzen. Im zweigleisigen Bau der Strecke Herisau—St. Gallen glaubte sie nämlich das Ei des Kolumbus zu entdecken, hoffte sie doch, bei kleinerem Aufwand Baukostenersparnisse von approximativ 600 000 bis 700 000 Franken zu erzielen und somit auf jegliche Entschädigungsansprüche gegenüber der BT verzichten zu können, anderseits eine leistungsfähigere Verbindung zwischen beiden Orten zu schaffen, welche die Führung direkter Züge von St. Gallen nach Wattwil und Appenzell erlaubt hätte, womit jegliches Umsteigen in Herisau entfallen wäre.²⁹⁷ Die BT zeigte sich erstaunt über das Begehren der AB über den Bau einer Doppelspur, auf das sie nicht weiter eintreten wollte, da sie es lediglich als taktisches Verschleppungsmanöver bezeichnete — ein Vorwurf, der auch vom Eisenbahndepartement erhoben wurde. So heisst es in einer mit Bleistift festgehaltenen Aktennotiz des Eisenbahndepartementes vom Juli 1904:

Die Tendenz der AB, die Angelegenheit zu verschleppen, wird immer augenscheinlicher, und die Vertreter der BT scheinen Recht zu haben, wenn sie den leitenden Persönlichkeiten der AB vorwerfen, dass es ihnen lediglich um möglichst langen Bezug des erhöhten Obligationenzinses zu tun sei. Solchen Bestrebungen Vorschub zu leisten, haben die Bundesbehörden keinen Anlass.

Die BT wehrte sich vor allem gegen die hohen finanziellen Ansprüche, welche die AB geltend machte, sah doch der Stundungsvertrag nur eine Maximalentschädigung von 70 000 Franken vor.²⁹⁹ Auch das Eisenbahndepartement zeigte kein Musikgehör, und am 30. August eröffnete es der AB, dass es das von ihr gestellte Begehren um Erteilung der Baubewilligung ablehne.³⁰⁰

Die AB führt Beschwerde an die Bundesversammlung gegen den Entzug der Baubewilligung durch den Bundesrat

Damit liess es die AB keineswegs bewenden, sondern richtete am 7. Oktober 1904 erneut ein Baubewilligungsgesuch an den Gesamtbundesrat. Dieses wurde aber als unbegründet zurückgewiesen in Anbetracht der Tatsache, dass der Finanzausweis für die Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Romanshorn nach St.Gallen und von dort über Herisau nach Wattwil von der BT am 4. Juni 1904 geleistet und vom Bundesrat am 26. August 1904 genehmigt worden sei. Ausserdem wurde angeführt, dass die AB die Pläne für die Strecke Herisau—St.Gallen erst am 29. 5. 1899 vorgelegt habe, obwohl die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen auf den 24. März 1899 festgesetzt worden sei und somit die Konzession der AB als erloschen betrachtet werden müsse. Der Bundesrat stellte sich ausserdem auf den Standpunkt, dass aus den Akten betreffend die Konzessionierung einer normalspurigen Eisenbahn von St.Gallen nach Herisau wie aus den Stundungsverträgen zwischen der AB und der BT und auch aus mehreren schriftlichen Erklärungen der AB deutlich hervorgehe, dass der Bau einer Schmalspurbahn nur so lange gerechtfertigt war, als es schien, dass die BT nicht zustandekommen sollte.³⁰¹

Der Rechtsanwalt und Ständerat Gisler legte alsdann im Namen der AB Beschwerde gegen diesen Entscheid vom 12. Dezember 1904 ein, welcher seines Erachtens jeglicher Rechtsgrundlage entbehrte. So wurde die Bundesversammlung eingeladen, den Bundesrat zu ersuchen, «in Abweichung von seiner am 12. 12. 1904 gefassten Schlussnahme der AB die Ausführung des ihr am 24. 3. 1897 konzidierten Stückes Herisau—St.Gallen zu gestatten».³⁰²

Bald regte sich auch in den betroffenen Kantonen AI und AR Opposition gegen das Vorgehen des Bundesrates. Im März 1905 setzten sich der Landammann und die Standeskommission von Appenzell Innerrhoden im Namen der Bezirksvorstände von Gonten und Appenzell mit aller Entschiedenheit für die AB ein unter Hinweis auf den materiellen Schaden, welcher der AB erwachse, wenn dieses, den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Interessen beider Landesteile dienende Unternehmen sich nicht weiterentwickeln könne.³⁰³ Am 27. März 1905 übermittelte sodann die Ausserrhoder Regierung eine Kollektiveingabe der Ge-

meinderäte von Urnäsch-Waldstatt, Schönengrund, Hundwil und Schwellbrunn sowie einiger ortsansässiger Firmen, worin dargelegt wurde, dass das appenzellische Hinterland auf eine gute Verbindung mit St.Gallen angewiesen sei, was sowohl den Güteraustausch als auch den Touristenverkehr betraf. Die Interpellanten befürchteten vor allem, dass der Verkehrsstrom in absehbarer Zeit von Appenzell über Gais anstatt über Urnäsch nach St.Gallen gelenkt werden könnte, da die Appenzeller Strassenbahn aufgrund dieser Sachlage alles in die Wege zu leiten drohte, um die Verwirklichung ihres Projektes Gais—Appenzell zu fördern.³⁰⁴

Diese Petition zeugte überdies von einem Interessenkonflikt zwischen Herisau und den umliegenden Gemeinden, befürchteten diese doch, isoliert zu werden, da ihrer Ansicht nach die BT nur Herisau Vorteile zu bringen vermochte. Überhaupt zeigte es sich, dass die Herisauer Politiker geschickt zwischen den beiden Projekten hin und her zu lavieren wussten. Stand 1902 die Realisierung der BT noch in der Schwebe, wurde sofort im Herisauer Gemeinderat die Frage aufgeworfen, mit der AB in dem Sinne zu verhandeln, dass sich diese verpflichten sollte, im Falle des Scheiterns der BT die Linie St.Gallen—Herisau normalspurig zu bauen. Eines schien klar zu sein, die Anwendung des Schmalspursystems, dessen negative Seiten oft kritisiert worden waren, stiess in Herisau nicht auf fruchtbaren Boden. Generell herrschte die Meinung vor, dass es wohl niemand einsehen werde, wenn das ungenügende Projekt der AB unterstützt würde.³⁰⁵ Sobald aber der Bau der BT beschlossene Sache war, wusste Herisau geschickt die Gunst der Stunde zu nutzen, indem trotz Drängens seitens der Gemeinden Urnäsch und Waldstatt abgelehnt wurde, das von den hinterländischen Gemeinden eingereichte Begehren zugunsten der Schmalspurbahn zu unterstützen, womit die AB desavouiert wurde. Wohl bekundete der Gemeinderat Verständnis für eine direkte Verbindung der Gemeinden Appenzell, Gonten, Urnäsch, Waldstatt und der benachbarten Orte Hundwil, Schönengrund und Schwellbrunn mit St.Gallen; er vertrat aber die Auffassung, dass das Verkehrsaufkommen mit den dort ansässigen Industriebetrieben nicht derart stark ins Gewicht falle, wie es die erwähnten Petenten haben wollten, geschweige denn den Bau einer Konkurrenzlinie nach St.Gallen rechtfertige.

Mit grosser Mehrheit bekundete schliesslich der Gemeinderat den Willen, sich passiv gegenüber der Eingabe zu verhalten im Hinblick auf die seinerzeit gefassten Beschlüsse in Sachen Stundungsverträgen zwischen der AB und der BT, und von der Ansicht geleitet, dass eine Unterstützung der AB zwecklos wäre, da es sich in concreto lediglich um eine Rechtsfrage handelte, die aufgrund des vorhandenen Aktenmaterials bei den zuständigen Instanzen zu entscheiden war.³⁰⁶

Ins gleiche Horn blies auch die BT, die in einer eigens publizierten Broschüre — betitelt «Zum Rekurs der AB wegen verweigerter Baubewilligung der Linie

Herisau—St.Gallen» — mit Vehemenz darauf hinwies, dass nur die Linie St.Gallen—Wattwil die Verbindung zwischen beiden Industriezentren St.Gallen und Herisau entscheidend verbessern könne. Damit wollte man jenen Kreisen entgegenreten, die aus wirtschaftlichen Gründen im Sinne einer optimalen Bedienung der durch beide Bahnen erschlossenen Gebiete die Aufteilung des Verkehrs zwischen Herisau und der Gallusstadt befürworteten.³⁰⁷

Die Auseinandersetzungen um das Für und Wider eines Ausbaus der AB nach St.Gallen wirbelten derart viel Staub auf, dass die Optik des neutralen Beobachters getrübt zu werden drohte. Abgesehen von wirtschafts- und verkehrspolitischen Erwägungen (wiederholt war die Rede vom drohenden Konkurs der AB) verlagerte sich der Streit zunehmend auf die rechtliche Ebene. Konkret basierte man vor allem auf dem «Stundungsvertrag» vom 9./14. März 1901, der von Herisau und St.Gallen (St.Gallen: namens der BT!), der St.Galler Regierung und der AB unterzeichnet und dann mehrmals verlängert worden war und die Schadloshaltung der AB durch die BT regelte. Wohl verzichtete darin die AB auf die Einreichung eines Baubewilligungsgesuches während den vertraglich vorgesehenen Fristen; von einem Dahinfallen ihres Baurechtes war aber nicht die Rede, zumal das Eisenbahndepartement der AB noch 1903 ausdrücklich das Recht eingeräumt hatte, nach Ablauf des Stundungsvertrages erneut ein Baugesuch zu stellen.

Wie erwähnt kam es dann zu einem Gesinnungswandel, und mit Beschluss vom 12. Dezember 1904 wurde die Konzession der AB plötzlich annulliert. Wie weit bei diesem Entscheid die nach Ansicht der «Basler Nachrichten» (Artikel vom 8.4.1905, betitelt mit «Ein merkwürdiger Rekurs») «ungehörige Beeinflussung des Departementes durch die einflussreichen Vertreter der Linie St.Gallen—Zug» eine Rolle spielten, sei dahingestellt.

Tatsache ist jedenfalls, dass die BT in der ganzen Auseinandersetzung im April 1905 in einem Schreiben an das Departement mit dem Titel «Berichtigung einiger Irrtümer» Wert auf die Feststellung legte, dass nicht die Konzession der AB vom 24. März 1897 für den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Herisau nach St.Gallen älter sei — effektiv wurde ja die BT erst am 29. März 1901 konzessioniert — sondern jene der BT, da sie ja Rechtsnachfolgerin der dem Initianten des St.Gallen-Zug-Projektes — Herrn Grauer-Frey aus Degersheim — am 27.6.1890 gewährten Konzession sei.³⁰⁸

Nachdem der Bundesrat also mit Entscheid vom 12. Dezember 1904 der AB nach Ansicht ihres Verwaltungsrates die von der Bundesversammlung im März 1897 erteilte Konzession entzogen hatte, ohne dass irgendein Grund dafür vorlag oder dem Bundesrat irgendeine Kompetenz dafür zustand³⁰⁹, oblag nun dem Parlament die heikle Aufgabe, auf den hierauf eingereichten Rekurs der AB ein-

zutreten, sozusagen mit einem Machtwort einen Schlusstrich unter die leidige Affäre zu setzen. Der Bundesrat selbst verfasste im März 1905 einen Rückweisungsantrag zuhanden der Bundesversammlung, in welchem er folgenden Passus einer am 16. Mai 1896 zwischen den Aktionären der Linie St. Gallen—Zug und der AB getroffenen Vereinbarung zu seiner Verteidigung zitierte:

Sollte die projektierte Normalspurbahn St. Gallen—Herisau—Toggenburg später gebaut werden, so verpflichtet sich die AB, die neu zu bauende Linie Gübsenmoos—St. Gallen der Normalbahngesellschaft St. Gallen—Herisau—Toggenburg abzutreten.

Diese Übereinkunft implizierte nun nach Ansicht des Bundesrates automatisch den Verzicht der AB auf die Verwirklichung ihres Bauvorhabens, da diese nie aufgehoben worden sei, habe sie ihre Rechtsgültigkeit bewahrt:

Aus derselben... geht ganz unzweifelhaft hervor, dass die Kontrahenten die Meinung hatten, es bedürfe zur Verbindung St. Gallens mit Herisau nur einer Bahnlinie, und zwar verdiene eine normalspurige den Vorzug. Nur wenn es nicht gelinge, eine solche Bahn zu erstellen, solle gleichsam als Notbehelf eine Schmalspurbahn gebaut werden. Aber auch in diesem Falle müsse man auf die Möglichkeit Rücksicht nehmen, dass die Normalspurbahn doch noch komme und *dass dann die Schmalspurbahn zu weichen habe*.³¹⁰

Nach gründlicher Beratung des Geschäftes wurde schliesslich der Rekurs der AB im Oktober 1905 abgewiesen. Den Ausschlag hatte der Entscheid des Nationalrates gegeben, der es mit 59 gegen 51 Stimmen abgelehnt hatte, einer nationalrätlichen Kommissionsmehrheit zu folgen, welche den Bundesrat eingeladen hatte, das Baubewilligungsgesuch der AB nach Massgabe des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 zu berücksichtigen, d. h. im Klartext neue Fristen anzusetzen, innerhalb derer das geplante Projekt hätte verwirklicht werden sollen.³¹¹ Aufgrund dieser Sachlage hielt nun die BT den Moment für gekommen, auf den Vollzug des seinerzeit mit der AB abgeschlossenen Stundungsvertrages zu drängen, um die Frage der Entschädigung der AB endgültig regeln zu können.³¹² Die AB kam dieser Aufforderung nach und meldete Schadenersatzansprüche in der Höhe von 96 842 Franken an, wovon die BT aber nur 53 000 Franken vergüten wollte.³¹² Machte es zunächst den Anschein, als müsste das Bundesgericht schlichtend eingreifen, konnte im Jahre 1906 eine gütliche Einigung erzielt werden, indem die BT der AB schliesslich 70 000 Franken auszahlte, womit das rund 10 Jahre währende Ringen um die Eisenbahnlinie Herisau—St. Gallen zugunsten der BT entschieden war.³¹³

Bilder aus der neueren Zeit

AB. Pendelzug der Appenzeller Bahn bei Schwende, Baujahr 1949.





Oben: AB. Pendelzug bei Urnäsch, Baujahr 1968.

Unten: SGA. Zwei vereinigte SGA-Züge auf der AB-Linie Richtung Wasserauen, 1971.





Oben: SGA. Ausfahrt Dorf Bühler.

Unten: SGA. Auf der Strecke zum Sammelplatz.





Oben: AG. Die Altstätten-Gais-Bahn in voller Fahrt, Gais im Hintergrund.

Unten: AG. Motorwagen der SGA auf der 1975 eingestellten Tramstrecke Altstätten Stadt—SBB, 1975.



Streit um den Gemeinschaftsbahnhof Herisau

Damit waren aber noch keineswegs alle Differenzen zwischen den beiden Bahnen bereinigt; der geplante Gemeinschaftsbahnhof Herisau erwies sich als nächstes Streitobjekt. Vorauszuschicken ist, dass der Herisauer Souverän am 30. Juli 1899 sich nur unter der Bedingung bereit erklärt hatte, die BT mit 1,25 Mio. Franken zu subventionieren, wenn der neue Bahnhof nicht tiefer als 750 m über Meer zu stehen komme.³¹⁴ Es zeigte sich aber, dass die Tieferlegung der Bahnhofanlage den Bedürfnissen der BT besser entsprach, da dies die Reduktion der Maximalsteigung der Strecke Herisau—St.Gallen von 18 auf 16‰ erlaubte.³¹⁵ Die Herisauer Behörden stellten sich hierauf auf den Standpunkt, die Bahnhöfe der AB und der BT auf gleichem Niveau zu erstellen. Vorerst war jedoch die Stellungnahme der AB zu diesem Vorhaben abzuwarten. Der von ihr als Experte eingesetzte Ingenieur verleugnete keineswegs die wirtschaftlichen Vorteile, welche die Tieferlegung der Bahnhofanlage bringen würde, vertrat aber die Ansicht, dass der ohnehin durch den Bau der BT geschädigten AB ein kostspieliger Bahnhofumbau auf eigene Kosten nicht zugemutet werden könne. Der Herisauer Gemeinderat einigte sich schliesslich darauf, die Tieferlegung des Bahnhofs auf Kote 746 m ü. M. unter der Voraussetzung zuzustimmen, dass die Frage der Kostenaufteilung zwischen den beiden Bahnen geregelt werde und sich die BT an den Kosten für den Bau der Zufahrtsstrassen beteilige, worauf sie dann einen Verteilungsschlüssel vorschlug. Von den auf 2 084 000 Franken bezifferten Kosten sollte die AB 439 000, die Gemeinde Herisau 158 700 Franken übernehmen. Die AB verweigerte jedoch jegliche Beitragsleistung, da die Tieferlegung des Bahnhofs ohnehin nur für die BT von Vorteil sei und sie ja gezwungen werde, die alte, zentraler gelegene Wechselstation aufzugeben. Als äussersten Kompromiss machte die AB der BT dann die Offerte, ihr den alten Bahnhof gegen die Verpflichtung abzutreten, ihr ohne Kostenfolge für die AB einen neuen zu erstellen, was die BT nicht akzeptierte. Ihrer Meinung nach hatte die AB den ihr gebührenden Anteil am Gemeinschaftsbahnhof selbst zu tragen. Um die AB zum Einlenken zu bewegen, offerierte ihr die BT schliesslich eine Pauschalentschädigung von 200 000 Franken. Dieses Angebot genügte jedoch nicht, um die festgefahrenen Positionen flott zu kriegen, so dass die BT im Juni 1905 die Verhandlungen mit der AB als gescheitert betrachtete.³¹⁶ Nach weiteren zähen Verhandlungen kam es dann Ende 1905 zu einer für alle Parteien annehmbaren Lösung. So verpflichtete sich die BT, den Betrag von 275 000 Franken, die Gemeinde Herisau 225 000 Franken und die AB 80 000 Franken an die Finanzierung des Gemeinschaftsbahnhofes beizutragen, womit der Realisierung dieses umstrittenen Vorhabens nichts mehr im Wege stand.³¹⁷

Der Anschluss Herisau an Gossau wird erneut aktuell: Normalspur-, Schmalspur- oder elektrische Trambahn?

Während sich die AB noch vehement dafür einsetzte, ihre Linie Herisau—St.Gallen bauen zu dürfen, waren bereits Bestrebungen im Gange, den Ausserrhoder Hauptort mit Gossau zu verbinden. Federführend war das «Initiativkomitee für eine Bahnverbindung von Gossau nach Herisau», das sich die Verwirklichung eines alten Anliegens zum Ziel setzte, nämlich eine durchgehende Eisenbahn von Sulgen nach Herisau zu schaffen. Auf Einladung der Initianten — Dr. von Muralt, Gerichtspräsident in Bischofszell; Kantonsrat Tanner in Herisau; Nationalrat Staub; Gemeindammann Högger und Redaktor Buomberger aus Gossau — versammelten sich am 15. Juni 1902 gegen 57 Eisenbahnfreunde, darunter auch Regierungsrat Alder und Gemeindehauptmann Weiss aus Herisau, zu einer Aussprache in Gossau. Die Anwesenden sprachen sich einmütig zugunsten des vorgelegten Projektes aus und schritten sogleich zur Wahl eines Neuner-Komitees, das sich aus je drei Vertretern der interessierten Kantone zusammensetzte.³¹⁸

Vertreter des Kantons Appenzell Ausserrhoden

1. Regierungsrat Alder, Herisau
2. Fürsprech Tanner, Herisau
3. Gemeindehauptmann Weiss, Herisau

Vertreter des Kantons St.Gallen

1. Nationalrat Staub, Gossau
2. Kantonsrichter Högger, Gossau
3. Redaktor Buomberger, Gossau

Vertreter des Kantons Thurgau

1. Dr. von Muralt, Bischofszell (Präsident)
2. Notar Bürgin, Sulgen
3. Joachim Brunschweiler, Hauptwil

Es war naheliegend, die AB um Unterstützung des anvisierten Projektes zu ersuchen; Nationalrat Staub regte sogar an, das für den Bau der Linie Herisau—St.Gallen sichergestellte Kapital dem Gossauer Initiativkomitee zur Verfügung zu stellen. Gemeindehauptmann Weiss aus Herisau wies aber darauf hin, dass dies nicht in Frage komme, solange noch kein Entscheid in dieser Angelegenheit gefällt worden sei.³¹⁹ Trotzdem rechnete sich das Initiativkomitee eine gute Chance aus, ihr Projekt verwirklichen zu können, zumal Konstanz reges Interesse an einer Bahnverbindung mit der Ostschweiz bekundete. So war diese Stadt an guten Verkehrsverbindungen mit dem Appenzellerland interessiert, bestanden doch

rege Geschäftsbeziehungen zwischen den beiden Regionen. Als aber vom Eisenbahndepartement auf die Frage hin, wie es mit der Chance der Verwirklichung der Linie Gossau—Herisau stehe, eine abschlägige Antwort beschieden wurde, liess der Oberbürgermeister von Konstanz verlauten, dass er es vorziehe, das Projekt Konstanz—Wil zu unterstützen und die Variante Konstanz—Sulgen—Herisau nicht mehr weiterzuverfolgen.³²⁰ Kaufmann Bächtold-Meyer aus Herisau machte nun den Vorschlag, das Eisenbahnprojekt Gossau—Herisau vorderhand ruhen zu lassen und dafür die Frage einer Tramverbindung näher zu prüfen, da der Bau einer Normalspurbahn aus finanziellen Gründen erst nach Jahren verwirklicht werden könne. Das Initiativkomitee lehnte aber diesen im Februar 1903 gemachten Antrag mit der Begründung ab, dass es kein Interesse an einer Trambahn bekunde.³²¹

Rund ein halbes Jahr später zeigte es sich aber, dass vom Kanton Thurgau wider alles Erwarten keine wesentliche Unterstützung des Bahnprojektes mehr zu erwarten war, da in der Zwischenzeit die Verkehrsverbindungen zwischen St. Gallen und Bischofszell wesentlich verbessert worden waren, so dass sich das Initiativkomitee ernstlich fragte, ob es ihr Ziel überhaupt weiterverfolgen solle.³²²

Während rund anderthalb Jahren blieb es dann ruhig um die ganze Angelegenheit, bis im Dezember 1904 der Verkehrsverein von Gossau das Tramprojekt erneut aufs Tapet brachte. Unter Hinweis auf die positiven Erfahrungen, die mit der elektrischen Strassenbahn St. Gallen—Speicher—Trogen gemacht worden waren, versprach man sich von einer Tramverbindung zwischen Gossau und Herisau gute Resultate, zumal die Erstellung einer Normalbahn nach wie vor als nicht rentabel erachtet wurde, da die SBB kein Interesse an einer späteren Übernahme dieser Linie bekundeten.³²³ Der Gossauer Verkehrsverein erklärte sich in der Folge bereit, sich mit Herisauer Interessenten in Verbindung zu setzen, um die Möglichkeit der Realisierung einer Tramverbindung zwischen beiden Ortschaften abzuklären. Ein eigenes Tramkomitee wurde hierauf eingesetzt, das unabhängig vom Eisenbahnkomitee von Ingenieur Kürsteiner Pläne ausarbeiten liess.³²⁴ Da dieser bereits mit der Planung des Herisauer Bahnhofs beschäftigt war, ergab sich eine unwillkommene Verzögerung von rund einem Jahr, bis die Detailpläne und der Kostenvoranschlag vorlagen. Kürsteiner rechnete mit Aufwendungen von 1,3 Mio. Franken für die Normalspurbahn, während für die Trambahn rund 618 000 Franken kalkuliert wurden.³²⁵

Am 16. Februar 1906 ersuchte die AB die Bundesbehörden um die Weiterführung der Schmalspurbahn nach Gossau, womit sich nun die Behörden vor die Aufgabe gestellt sahen, aus drei konkurrenzierenden Projekten das geeignetste auszuwählen.³²⁶ Während der Herisauer Gemeinderat sofort um Aufschluss ersuchte, welchem Projekt das Eisenbahndepartement den Vorzug geben werde,

vertrat die Ausserrhoder Regierung die Ansicht, man solle in Ruhe prüfen, welche Variante vom volkswirtschaftlichen und technischen Standpunkt aus gesehen das Optimum biete.³²⁷ Zu diesem Zweck ersuchte der Regierungsrat die Gemeinderäte von Urnäsch, Schwellbrunn, Hundwil, Schönnengrund und Waldstatt, zu den drei Projekten Stellung zu beziehen. Diese lassen sich wie folgt charakterisieren:

1. *Konzessionsgesuch der AB*

Länge 4860 m

Kostenvoranschlag 733 000 Franken = 212 000 Franken/km

Höhenunterschied 105 m

Strecke: Gemeinschaftsbahnhof AB/BT—Roserwald—Gossau

Nach dem Bau dieser Linie Abbruch der Strecke Herisau—Winkeln

2. *Konzessionsgesuch Nationalrat Staub in Gossau* (Initiativkomitee für eine Strassenbahn Herisau—Gossau)

Linie Gossau—Herisau normalspurig, um dadurch gewissermassen Fortsetzung der Bundesbahnlinie Sulgen—Gossau zu schaffen

Wertvolle Querverbindung zwischen der Linie Romanshorn—Winterthur einerseits und der BT anderseits

Geeignet, Verkehr zwischen den Kantonen TG, SG und Appenzell wesentlich zu heben

Länge 4618 m

Höchststeigung 30‰

Kostenvoranschlag 1,353 Mio. Franken = 300 000 Franken/km

3. *Konzessionsgesuch von Redaktor Buomberger in Gossau* (Elektrische Strassenbahn Herisau—Gossau)

Länge 4081 bzw. 4281 m

maximale Steigung 80‰

Kostenvoranschlag 618 000 Franken = 143 000 Franken/km

Vier Haltestellen in Herisau: Hub, Stelz, Schiff, Obstmarkt

Streckenführung: direkter Anschluss an die SBB in Gossau bis nach Herisau-Obstmarkt

Bei der katholischen Kirche Herisau kurze, nur 200 m lange Abzweigung nach dem neuen Aufnahmegebäude der BT³²⁸

Von den um Stellungnahme gebetenen Gemeinden votierten Waldstatt, Schönnengrund, Urnäsch und Schwellbrunn eindeutig zugunsten der AB, wobei Schönnengrund sogar die eventuelle Ausdehnung der AB ins Neckertal ins Auge fasste; einzig Hundwil konnte sich für keines der vorgeschlagenen Projekte entschei-

den.³²⁹ Ausschlaggebend war aber wohl die Stellungnahme der Gemeinde Herisau, da die Interessen dieses bedeutenden Industrieortes und Marktfleckens von diesen geplanten Vorhaben in erster Linie tangiert wurden. Prinzipiell entdeckten die Gemeindebehörden bei allen Varianten nur Vorzüge. Vom eisenbahnpolitischen Standpunkt wurde die Normalbahn als beste Lösung betrachtet, wären doch damit optimale Anschlüsse zwischen BT und SBB Richtung Zürich sowie Bischofszell—Sulgen vermittelt worden. Für die AB jedoch war die Verwirklichung ihres Projektes eine Lebensfrage, da man befürchtete, dass andernfalls der Verkehr nach Appenzell über Gais geleitet würde. Die Strassenbahn schliesslich barg für Herisau den Vorteil, gleichzeitig weitere Quartiere Herisaus erschliessen zu können.

Im August 1906 beschloss der Gemeinderat, sowohl das Tram als auch die Schmalspurbahn zur Konzessionierung zu empfehlen:

Für den Fall, dass beide Projekte zur Ausführung kommen sollten, so wäre dies im verkehrspolitischen Interesse der hinterländischen Gemeinden und speziell der Gemeinden Herisau und Gossau nur zu begrüssen.³³⁰

Der Ausserrhoder Regierungsrat konnte sich diesem Ansinnen jedoch nicht anschliessen; er war von der Notwendigkeit einer doppelten Bahnverbindung nicht überzeugt. Er sprach sich für die Weiterführung der AB aus, dies liege ganz im Interesse des Appenzeller Hinterlandes und sei ausserdem für die AB eine Existenzfrage, da nach der Eröffnung der BT die Strecke Herisau—Winkeln zu einer wertlosen Verbindung werde.³³¹

Um nun die verschiedenen Interessen auf einen Nenner bringen zu können, lud das Eisenbahndepartement zu einer Konferenz nach Bern ein, wo sich die Vertreter der AB, des Initiativkomitees für die Normalbahn, jenes für die elektrische Strassenbahn und Abgeordnete der Kantonsregierungen von St.Gallen, Ausser rhoden und Thurgau, der General- und Kreisdirektor IV der SBB unter Vorsitz von Dr. Biedermann (Sekretär des Eisenbahndepartementes) an den Verhandlungstisch setzten. Wichtigstes Resultat der Konferenz vom 27. November 1906 war, dass sich die Befürworter der Normalspur- und der elektrischen Strassenbahn bereit erklärten, ihre Projekte zugunsten desjenigen der AB zurückzuziehen unter der Bedingung, dass die AB — soweit möglich — alle Anschlüsse an die von St.Gallen, Winterthur und Sulgen kommenden Züge vermittele.³³²

Wenig später bekräftigten die Vertreter des «Neuner-Ausschusses» nochmals ihren Willen, ihr Konzessionsbegehren zugunsten der AB fallenzulassen, wenn sich diese ausdrücklich verpflichtete, täglich mindestens 12 Kurse von und nach Gossau zu führen, die Finanzierung ihres Unternehmens sofort an die Hand zu nehmen und dafür zu sorgen, dass die neue Linie gleichzeitig mit der BT in Betrieb genommen werden könne. Von der ursprünglich geäusserten Forderung,

den Unterbau normalspurig zu bauen, wurde mittlerweile Abstand genommen, dafür aber gewünscht, dass die AB wenigstens Tunnel und Brücken nach den Normalien der Normalspurbahn erstelle. Ausserdem behielt sich das Gossauer Initiativkomitee vor, die AB für ihr erwachsene Projektierungskosten zu behaften, was aber abgelehnt wurde.³³³

Die Verwirklichung der Linie Herisau—Gossau war somit nur noch eine Frage der Zeit, da keine Widerstände gegen dieses Projekt mehr zu erwarten waren. Einzig die St.Galler Regierung konnte sich mit dem Plan der AB, nach Inbetriebnahme der neuen Strecke das Teilstück Herisau—Winkeln abzubrechen, nicht befreunden. Sie hoffte nämlich, dass die zwischen Winkeln und Gossau für Industrieansiedlungen denkbar geeignete Ebene durch die Aufrechterhaltung des Betriebes auf der genannten Linie aufgewertet werden könnte.³³⁴ Sowohl die AB als auch das Eisenbahndepartement lehnten aber dieses Begehren als wirtschaftlich nicht vertretbar ab. Die Ausarbeitung einer neuen einheitlichen Konzession für die AB bot dann ohnehin die Gelegenheit, gleichzeitig den Abbruch der Strecke Winkeln—Herisau zu verfügen.³³⁵ Diese Einheitskonzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell und von Herisau nach Gossau (Station der SBB) wurde dann der AB am 26. September 1907 erteilt mit der Auflage, binnen 24 Monaten die finanziellen und technischen Vorlagen einzureichen und zwei Jahre nach Beginn der Bauarbeiten, spätestens am 1. Oktober 1909, die Linie Herisau—Gossau dem Betrieb zu übergeben.³³⁶

Allerdings konnten die vorgegebenen Termine nicht eingehalten werden, da die AB den Bau ihrer Linie zeitlich mit der geplanten Verlegung des SBB-Bahnhofes Gossau zu koordinieren hatte³³⁷, worauf der Bundesrat beschloss, die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Herisau—Gossau um ein Jahr, d.h. bis zum 1. Oktober 1910, zu verlängern.³³⁸

Inzwischen bemühte sich die AB, die Finanzierung ihres Vorhabens sicherzustellen. Nebst den appenzellischen Gemeinden erhoffte man sich vor allem von Gossau einen namhaften Betrag an die auf 1 Mio. Franken veranschlagten Baukosten. Gemäss Verteilungsmodus sollten die AB 500 000 Franken, die appenzellischen Interessenten und die St.Galler je 250 000 Franken übernehmen (Gossau 100 000, der Kanton St.Gallen 150 000). Hierauf ersuchte die Gemeinde Gossau den Kanton St.Gallen um eine «möglichst kräftige finanzielle Beteiligung».³³⁹ Dieser ging mit dem vorgelegten Finanzplan nicht einig. So war er der Auffassung, dass den sanktgallischen Gemeinden im Vergleich zu den appenzellischen zu hohe Quoten zugemutet wurden; ausserdem leuchtete ihm nicht ein, warum der Kanton mehr Subventionen leisten sollte als die an der AB ungleich stärker interessierte Gemeinde Gossau. So glaubte man, mit einer Subvention von 75 000

Franken die kantonalen Interessen an der AB mehr als aufgewogen zu haben.³⁴⁰ Aufgrund des Finanzplans hätte Gossau somit 175 000 Franken berappen müssen, was von der dort inzwischen eingesetzten «Eisenbahnkommission» als untragbar bezeichnet wurde. Auf dem Verhandlungsweg einigte man sich schliesslich mit der AB darauf, die vorgesehene Summe auf 125 000 Franken zu reduzieren, wovon 25 000 Franken von Privaten beigesteuert werden sollten.³⁴¹

Im Mai 1909 waren dann sämtliche Hürden überwunden und die einzelnen Quoten der beteiligten Gemeinden wie folgt festgelegt:

Gemeinde Herisau (Juli 1908)	Fr. 175 000.—
Gemeinde Waldstatt (November 1908)	Fr. 15 000.—
Kanton Appenzell I.Rh. (Dezember 1908)	Fr. 20 000.—
Kanton St.Gallen (Januar 1909)	Fr. 75 000.—
Gemeinde Urnäsch (Februar 1909)	Fr. 25 000.—
Gemeinde Gossau (März 1909)	Fr. 125 000.—
Bezirk Appenzell (Mai 1909)	Fr. 10 000.—
Bezirk Gonten (Mai 1909)	Fr. 3 000.—
Bezirk Rüti (Mai 1909)	Fr. 1 000.—
Bezirk Schwende (Mai 1909)	Fr. 1 000.—
Total	Fr. 450 000.—

Bevor nun aber die Restfinanzierung durch Aufnahme eines Obligationen-anleihens in die Wege geleitet werden konnte, musste man sich darüber im klaren sein, wann der zu verlegende SBB-Bahnhof Gossau in Betrieb genommen werden könnte, um den Anschluss der AB fertig projektieren zu können.³³⁹

Im Jahre 1910 erhielt der Verwaltungsrat der AB sodann die Vollmacht für die Aufnahme eines hypothekarisch gesicherten Anleihens im Betrage von 500 000 Franken auf die neu zu bauende Linie Herisau—Gossau, womit die Finanzierung dieses Bauvorhabens abgeschlossen war.³⁴⁰

Ende September 1910 wurde dann der Finanzausweis nach Bern gesandt; am 15. November folgte die Genehmigung durch den Bundesrat.³⁴¹ Mit der Ausführung des Unterbaus wurde hierauf die Firma J. Bertschinger von Zürich und Lenzburg betraut, die ihre Arbeiten am 9. November gleichen Jahres unverzüglich aufnahm.³⁴²

Aber auch bei der Verwirklichung dieses letzten Projektes blieben der AB Schwierigkeiten nicht erspart. Obwohl zwischen 150 und 200 Mann im Einsatz standen, zeigte es sich bald, dass der vertraglich vereinbarte Fertigstellungstermin für die Unterbauarbeiten — der 31. Dezember 1912 — nicht eingehalten werden konnte.³⁴³ Mit vereinten Kräften gelang es dann, die Bauarbeiten so zu beschleu-

nigen, dass trotz mehreren witterungsbedingten Dammrutschungen, welche eine Verzögerung von 3 bis 4 Monaten verursacht hatten, die neue Linie am 1. Oktober 1913, also exakt drei Jahre nach Eröffnung der BT, dem Betrieb übergeben werden konnte; einzig die Anpflanzung von Böschungen und Rutschhalden musste auf das Frühjahr 1914 verschoben werden.³⁴⁴

Was auf den Schienen rollte und noch rollt
Eine kleine Auswahl

Oben: AB. Personenwagen C⁴ 17, Baujahr 1886.

Unten: AB. Der C⁴ 17 nach der Modernisierung im Jahre 1958.





Oben: SB. Innenausstattung der Wagen, Jahrgang 1912.

Unten: AB. Schneeräumequippe mit «Schneepflugzug» mit Lok G 3/3 1 «Herisau», 1907/1908.

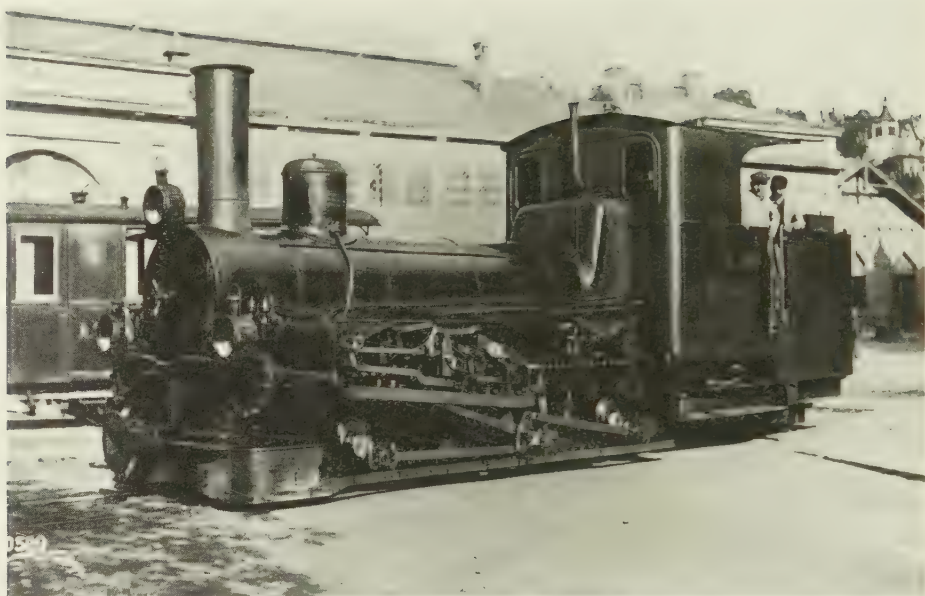




Oben: SGA. Harter Winterdienst.

Unten: SGA. Zugskomposition mit Güterwagen auf dem Bahnhof Gais.





Oben: SGA. Dampflokomotive HG 2/3 3 «Bühler» auf dem Bahnhofplatz in St.Gallen, um 1897.
 Unten: SGA. Neuer Pendelzug in Wasserauen am 22. Mai 1981.



Die ökonomischen Aspekte des Bahnbaus

Der Bau der Appenzeller Bahn im Kräftefeld der schweizerischen Eisenbahnpolitik und Wirtschaftsentwicklung

Der Bau der Appenzeller Bahn erfolgte mitten in einer Zeit reger Eisenbahntätigkeit. Allein im Eröffnungsjahr 1875 wurden in der Schweiz über 370 Bahnkilometer in Betrieb genommen.³⁴⁵ Damit waren nach dem Gründerboom der fünfziger und sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts insgesamt 1938 km Bahngleise verlegt worden. Die sogenannte zweite Bauperiode, beflügelt vom Gotthardvertrag fiel in eine wechselvolle Zeit.³⁴⁶ Nach einer kurzen Überkonjunktur, die von 1871 bis 1873 dauerte, mehrten sich 1873/74 die Zeichen einer weitreichenden Weltwirtschaftskrise. Nach einer vorübergehenden Absatzkrise nach Ausbruch des deutsch-französischen Krieges konnte aber die schweizerische Exportindustrie bald wieder grosse Gewinne realisieren. Vor allem die Textilindustrie erfreute sich eines blühenden Geschäftsganges. So betrug das Exportvolumen von Baumwoll- und Seidenartikeln ungefähr das Zweieinhalbfache von 1952! 1873 begann sich dann das überhitzte Klima merklich abzukühlen, was sich sofort in einem spürbaren Rückgang der Exporte manifestierte. 1874/75 trat eine vorübergehende Erholung ein, die aber nur von kurzer Dauer war, wurde sie doch bald von einer Baisse abgelöst, die ihren eigentlichen Tiefpunkt im Jahre 1877 erreichte. Konnte sich die Binnenkonjunktur dank des hektischen Eisenbahnbaus noch bis 1876 einigermaßen halten, war es gerade diese übersteigerte Bautätigkeit, welche die Schweiz mit einiger Verspätung erschütterte.³⁴⁷

Kam den ersten schweizerischen Eisenbahnpionieren das Verdienst zu, die ersten Bahnlinien nach ökonomischen und verkehrsgeographischen Gesichtspunkten zu erstellen, d. h. durch den Bahnbau einen möglichst grossen Wirtschaftsraum zu erschliessen, nahm dieser — wohl ermutigt durch erste Anfangserfolge — in den siebziger Jahren oftmals spektakulären Charakter an. Wohl stärkte der Entscheid in der Alpenbahnfrage zugunsten des Gotthards die internationale Bedeutung der Schweiz als Transitland, auf partei-, lokal-, regional- und eisenbahnpolitischer Ebene machte sich aber zusehends ein gewichtiger Nachteil der föderalisti-

schen Struktur unseres Landes bemerkbar, der sich überall dort manifestierte, wo es galt, grossräumige Projekte zu verwirklichen.³⁴⁸

So konnte es zum Bau der Nationalbahn kommen, die als «Volksbahn» unter Umgehung aller von den bereits bestehenden Bahnen bedienten Zentren vom Bodensee zum Genfersee führen sollte. Die Verwirklichung dieses Unternehmens, das sich als ein Fiasko erwies, ist nicht etwa primär Ausdruck wirtschaftspolitischer Erwägungen, sondern vielmehr Ausfluss einer föderalistischen Strömung, die sich in den siebziger Jahren gegen zunehmend zentralistische Tendenzen der bis Ende der sechziger Jahre dominierenden Liberalen richtete. Aus eigenen Reihen spaltete sich der «linke Flügel» der Liberalen ab und gruppierte sich in der «demokratischen Bewegung», welche mit der Nationalbahn gegen die Vorherrschaft der Eisenbahnbarone, allen voran Alfred Escher, dem Herrn der Nordostbahn und der Schweizerischen Kreditanstalt, ankämpfen wollte. Doch die Rechnung ging nicht auf, wurden doch die Kostenvoranschläge für den Bau der ersten Sektionen (Singen—Konstanz—Winterthur und Winterthur—Effretikon—Seebach—Wettingen—Suhr—Zofingen und Aarau—Suhr) beträchtlich überschritten, was die Subventionsgemeinden in arge finanzielle Nöte brachte. Aber nicht nur die Nationalbahn, sondern auch andere Gesellschaften wie die Centralbahn und die Nordostbahn waren zu grosse Bauverpflichtungen eingegangen. Allenthalben reichten die Mittel kaum mehr aus, die zahlreichen Aufgaben zu bewältigen, was sich in einer drastischen Verminderung der Einnahmenüberschüsse und Dividendenzahlungen bemerkbar machte. Bis 1877 entwertete sich das gesamte Eisenbahnkapital um rund 443 Mio. Franken. Aufgeschreckt von dieser Entwicklung suchten die Gläubiger ihre Eisenbahnpapiere so rasch als möglich zu veräussern — diese wanderten vor allem ins Ausland ab — zumal bekannt wurde, dass auch die als gesichert geltende Gotthardbahn in Schwierigkeiten steckte.

Da sich der Bund, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. August 1879 betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen, lediglich darauf beschränkte, die Gotthardbahn finanziell zu unterstützen, mussten die übrigen Bahngesellschaften selbst für ihre Konsolidierung sorgen. Der Bund kam ihnen wenigstens insofern entgegen, als er die Baufristen für einige Linien verlängerte, um den Bahnen zu ermöglichen, ihre Baupflichten zu erfüllen.³⁴⁹

Selbstredend war auch die 1872 von Jakob Dubs ins Leben gerufene Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen in den Strudel der Ereignisse gezogen worden. Es gelang der Gesellschaft allerdings, noch vor der grossen Krise durch Vertrag mit dem Basler Bankverein 20 Prozent ihres Aktienkapitals von 5 Mio. Franken in bar ausbezahlt zu bekommen. Obwohl sich die SLB verpflichtet hatte, «den Bau und Betrieb der Linie Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell auf eigene Rechnung und Gefahr . . . in einer, den Anforderungen der Technik und den Be-

dürfnissen des Verkehrs vollständig entsprechenden Weise zu übernehmen»³⁵⁰, gelangte sie noch im gleichen Jahr mit einem Hilfsgesuch an Gemeinden und Private der beiden appenzellischen Halbkantone, welche das Projekt mit 800 000 resp. 700 000 Franken unterstützten. Damit war die Realisierung der AB aber noch keineswegs garantiert. Da infolge massiver Kostenüberschreitungen beim Bau des ersten Teilstückes die Mittel vorzeitig ausgegangen waren, musste auch die SLB den Bundesrat mehrmals um Fristerstreckungen für die Einreichung des Finanzausweises und der Pläne ersuchen, was auf Seite Innerrhodens auf wenig Begeisterung stiess. Die schwierige Lage, in der sich das Unternehmen damals befand, kommt deutlich in einem vom 25. Juli 1877 datierten Schreiben des damaligen Verwaltungsratspräsidenten — Dr. K. Stehlin aus Basel — zum Ausdruck, in welchem dieser den Bundesrat mit der lakonischen Feststellung «*exempla sunt odiosa*» auf die Unmöglichkeit hinwies, auf dem Kapitalmarkt weitere Mittel für den Bahnbau aufzutreiben und diesen ersuchte, «den schwierigen Zeiten Rechnung zu tragen, deren Druck sich unsere Gesellschaft so wenig zu entziehen vermag, als grosse Gesellschaften es zu tun imstande sind, die gebührende Rechnung zu tragen».³⁵¹

Wie wir bereits festgestellt haben, gelang es dem Basler Bankverein nach zähen Verhandlungen mit seinen assoziierten Partnerbanken, nochmals 885 000 Franken zugunsten der SLB locker zu machen, allerdings unter der Voraussetzung, dass von appenzellischer Seite weitere Beitragsleistungen zu erwarten waren.

Verfolgen wir die Finanzierungspolitik der AB — auf Details muss an dieser Stelle nicht mehr eingegangen werden — machen wir die Feststellung, dass der Anteil von Fremdkapital an diesem Unternehmen relativ gering ist. So wissen wir, dass vor allem der Frankfurter Bankverein den Basler Bankverein von einem weiteren Engagement zugunsten der SLB abhielt. Interessant in diesem Zusammenhang ist wohl, dass der Frankfurter Bankverein in seinem 1875 erstmals veröffentlichten Effektenbestand keine Aktien des Basler Bankvereins, wohl aber (noch bis 1877) für 60 000 Franken Obligationen à 5 Prozent der Eisenbahn Winkeln—Appenzell in seinem Portefeuille hatte.³⁵² Grund dafür war der zunehmende Einfluss appenzellischen Kapitals, der auch gebieterisch die Ablösung von der SLB verlangte und massgeblich an der Gründung der Appenzeller-Bahn-Gesellschaft im Jahre 1885 beteiligt war.³⁵³

Die Bedeutung der appenzellischen Industrie als auslösender Faktor für den Bau der Appenzeller Bahn

Der Wunsch nach einer Eisenbahnverbindung mit den Regionen St.Gallen und Zürich wurde vor allem von seiten appenzellischer Textilkreise geäussert. Primär dachte man hauptsächlich — entsprechend seinem wirtschaftlichen Stellenwert — an die Miteinbeziehung der Gemeinde Herisau in das schweizerische Eisenbahnnetz, erst sekundär tauchte dann das Projekt auf, eine Eisenbahn von Winkeln über Herisau nach Appenzell zu bauen.³⁵⁴

Wägen wir die Argumente der appenzellischen Eisenbahnfreunde gegeneinander ab, lassen diese den Schluss zu, dass sich alle — abgesehen von Differenzen um die Linienführung und die Wahl der Spurweite — darin einig waren, dass die Erschliessung des Appenzeller Hinterlandes durch eine Stichbahn vor allem die Position der Textilindustrie erheblich stärken werde. Halten wir uns vor Augen, dass die Bedeutung von St.Gallen als internationale Drehscheibe des Textilhandels immer grösser wurde, war die Verkürzung der Reisezeit zwischen der Äbte-stadt und dem Marktflecken Herisau sowie den umliegenden Ortschaften von vitalem Interesse.³⁵⁵ Da die stark export-orientierte und modeabhängige Textilindustrie äusserst flexibel sein musste, lag es auf der Hand, mit Hilfe des neuen Verkehrsmittels — der Eisenbahn — die Kommunikation zwischen den beiden ostschweizerischen Textilmetropolen St.Gallen und Herisau (beide zählten nebst Basel, Bern und Genf zu den 15 grössten Ortschaften der Schweiz) entscheidend zu verbessern.³⁵⁶ Infolgedessen ist es weiter nicht erstaunlich, dass es vor allem Textilindustrielle waren, namentlich der Herisauer Kaufmann Steiger-Meyer³⁵⁷, die seit Ende der sechziger Jahre für eine Bahnverbindung votierten. Dies in einem Kanton, der es trotz schlechter Verkehrslage immer wieder verstanden hatte, seine wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit zu bewahren dank rascher Anpassung an die jeweils veränderte Marktlage.

Die appenzellische Textilindustrie im Überblick

Dominierte vom 16. bis Mitte 18. Jahrhundert vor allem der Leinwandhandel das appenzellische Wirtschaftsgeschehen, war in den Jahrzehnten nach 1740 die Baumwollverarbeitung die wichtigste Erwerbsquelle.³⁵⁸ Neben den sanktgallischen Kaufleuten knüpften appenzellische Unternehmer Handelsbeziehungen mit Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Dänemark, der Levante und selbst mit Mexiko und Nordamerika.

Eine lang anhaltende Konjunktur, die sich, von wenigen Unterbrüchen abgesehen, über einen Zeitraum von 1740 bis 1790 erstreckte, stärkte Herisau Bedeutung als Umschlagplatz des Baumwollhandels derart, dass selbst sanktgallische Kaufleute genötigt waren, in Herisau einzukaufen, um ihren Bedarf an Baumwollartikeln decken zu können, da sonst nirgends ein derart reichhaltiges Angebot erhältlich war. Trotz der einsetzenden Mechanisierung, die sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts in England mit der Einführung der mechanischen Weberei bemerkbar machte, erhielt sich die appenzellische Baumwollindustrie noch erstaunlich lange auf einem guten Niveau, obwohl auch hierzulande das englische Spinn Garn eingeführt wurde.

Die eigentliche Blüte der Mousseline-Fabrikation fiel jedoch in die Jahre 1798 und 1804 und erreichte 1806 ihren eigentlichen Höhepunkt. Die Kontinental-sperre versetzte aber der appenzellischen Baumwollindustrie einen Schlag, von dem sie sich nie mehr erholen sollte. So musste nach Napoleons Sturz Frankreich, ehemals Abnehmer der feinen Mousseline, als Absatzmarkt abgeschrieben werden. Parallel zu zunehmenden Absatzschwierigkeiten gesellte sich eine starke Teuerung, so dass die appenzellische Heimindustrie in den Sog einer lang anhaltenden Krise geriet, zumal sich auch der amerikanische Markt als nicht mehr besonders aufnahmefähig erwies. In der Folge sah man sich gezwungen, neue Erwerbsquellen zu erschliessen, was durch die Einführung der Jacquard- und Plattstickerei hervorragend gelang. Die Plattstichgewebe fanden als Gardinen- und Frauenkleiderstoffe in den Vereinigten Staaten und in England guten Absatz. Grosse Quantitäten von Roben und farbigen Plattstichartikeln wurden in den Jahren 1849 bis 1857 auch nach Südamerika und Westindien exportiert. Nach einer kurzen Phase des Wiederaufschwungs wurde die appenzellische Textilindustrie, die drei Viertel ihres Baumwollbedarfs aus Amerika bezog, von den Bürgerkriegswirren hart getroffen. Zudem wurde sie von Zürich hart bedrängt, dessen Industrie einen solchen Mechanisierungsgrad erreicht hatte, dass sie nicht nur den appenzellischen Anteil am englischen Import von Baumwolltüchern, sondern auch die ganze Fabrikation von glatter Mousseline entriss. Ausserdem machte den Appenzellern auf diesem Sektor auch die zunehmende schottische Konkurrenz zu schaffen.

Um einen Ausweg aus der Krise zu finden, wählte die Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft unter dem Vorsitz von Jakob Steiger-Meyer eine Industriekommission, die sich mit der Einführung neuer Industriezweige befassen sollte. Nachdem der Versuch misslungen war, die damals prosperierende Seidenweberei zu etablieren — eine Zürcher Firma, die in Herisau eine Ferggerei eingerichtet hatte, bekam ebenfalls die negativen Auswirkungen des amerikanischen Bürgerkriegs zu spüren — blieb auch der Herstellung von Halbwoollendamast in den

Jahren 1861 bis 1865 wenig Erfolg beschieden. Der Initiative des Kaufmanns Steiger-Meyer war es schliesslich zu verdanken, dass sich schlussendlich ab 1868 die aus dem Wuppertal eingeführte Eisengarnweberei durchsetzte, deren Erzeugnisse in Ostasien, der Levante und in Nordafrika abgesetzt wurden.

Von 1879 bis 1881 erlebte die Plattstichweberei für kurze Zeit eine eigentliche Renaissance, bedingt durch eine unerwartet rege Nachfrage seitens des amerikanischen Marktes nach den seit 1857 ziemlich vernachlässigten Plattstichartikeln. Trotz der zunehmenden Mechanisierung der appenzellischen Textilindustrie konnte sich die Heimindustrie erstaunlich gut halten. So erlebte die Handstickerei, deren wirtschaftliche Bedeutung seit 1855 zurückgegangen war, dank der Einführung von Handstickmaschinen einen ungeheuren Aufschwung, der bis 1910 anhielt, bis die Erfindung der automatischen Schifflistickmaschinen der Handstickerei einen grossen Schlag versetzte, von der sie sich nie mehr erholen sollte. Die Einführung der Handstickmaschinen bewirkte immer mehr eine zunehmende Verlagerung der Arbeitskräfte zugunsten der Maschinenstickerei. Betrug der Anteil von Stickereimaschinen am gesamten Maschinenpark des Kantons Appenzell Ausserrhoden 1872 lediglich 6 Prozent, wuchs er bis 1890 auf 51 Prozent.

Zentren dieser neuen Industriezweige waren St.Gallen und Herisau, wobei sich der Handel dank besserer Lage vor allem in St.Gallen abwickelte. Reisten zur Blütezeit des Baumwollgeschäftes sogar sanktgallische Kaufleute vornehmlich nach Herisau, so strömten nun dank der Eisenbahn an den Markttagen die Fabrikanten, Fergger und Sticker ausschliesslich nach St.Gallen. Mit der Zeit sahen sich alle grösseren appenzellischen Exporteure gezwungen, in St.Gallen Lager zu unterhalten, da die Kundschaft, um keine Zeit zu verlieren, nicht gewillt war, Abstecher in noch so nahe gelegene Orte wie Herisau zu machen. Dieser Strukturwandel wurde von Oberrichter Sturzenegger, einem hervorragenden Kenner der Textilindustrie, mit Bedauern zur Kenntnis genommen:

Die Befürchtung liegt nahe, dass unserem Ländchen der einheimische Handel allmählich ganz entzogen wird und nach dem Zentralpunkt übersiedelt. Patriotischer Sinn ist eben mitunter mit den Interessen der Kaufleute unvereinbar.

Zum wichtigsten Absatzgebiet der Stickereiindustrie entpuppten sich die Vereinigten Staaten, wo sich trotz des hohen Importzolls von 40 Prozent des deklarierten Wertes immer mehr Käufer fanden. Da sich das Exportvolumen massiv vergrösserte, richtete die amerikanische Regierung in St.Gallen eigens eine Handelsagentur und später ein Konsulat ein. Regelmässig sandten amerikanische Firmen ihre Einkäufer nach St.Gallen oder richteten dort eigene Niederlassungen ein, während Herisauer Häuser in den bedeutendsten amerikanischen Städten eigene Filialen unterhielten.

Ausfuhr von Stickereiartikeln nach den USA aufgrund der amerikanischen Konsularstatistik³⁶⁰

1864	Fr.	352 277.—	1877	Fr.	16 195 602.—
1865	Fr.	1 121 231.—	1878	Fr.	16 200 371.—
1866	Fr.	3 236 138.—	1879	Fr.	18 421 204.—
1867	Fr.	3 154 087.—	1880	Fr.	21 894 369.—
1868	Fr.	3 050 127.—	1881	Fr.	?
1869	Fr.	3 896 701.—	1882	Fr.	?
1870	Fr.	6 962 403.—	1883	Fr.	?
1871	Fr.	10 293 787.—	1884	Fr.	31 563 973.—
1872	Fr.	11 437 174.—	1885	Fr.	31 923 743.—
1873	Fr.	10 853 320.—	1886	Fr.	34 910 837.—
1874	Fr.	16 403 314.—	1887	Fr.	32 807 809.—
1875	Fr.	15 912 519.—	1888	Fr.	30 267 565.—
1876	Fr.	14 580 501.—	1889	Fr.	31 156 041.—

Obwohl sich die Stickereiindustrie bis 1910 einer grossen Blüte erfreute, blieb sie von periodischen Schwankungen nicht verschont. Machte in den sechziger Jahren Sachsen den Ostschweizern den englischen und amerikanischen Markt streitig, war es in den Jahren 1872/73 die spekulativ anwachsende Produktion, welche den Absatz ins Stocken brachte. Da ausserdem dieser Industriezweig von der Mode abhängig war, blieb er stets krisenanfällig. So blieb die Gesamtausfuhr 1891 um mehr als 10 Mio. Franken oder 15 Prozent gegenüber der vorjährigen zurück, 9 Mio. Franken des Minderumsatzes gingen allein auf das Konto des amerikanischen Marktes, weil weisse gestickte Ober- und Unterkleider plötzlich nicht mehr gefragt waren. Für die Stickereiindustrie wurde die Situation derart prekär, dass plötzlich die Weberei wieder anzog. So verzeichnete die Plattstichweberei in den Jahren 1891/92 und 1894/95 gute Geschäftsergebnisse. Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Stickereiindustrie sich von der Krise der neunziger Jahre wieder weitgehend erholt, doch lösten sich Hochs und Tiefs in relativ kurzen Abständen ab. So urteilte die Appenzeller Zeitung über das Wirtschaftsjahr 1900:

Eitel Freude und Herrlichkeit am Anfang des Jahres, überall Wehklagen und Jammern am Ende des Jahres.

Nicht nur Modeschwankungen, sondern auch die zunehmend aufkommende Schifflickerei brachte die Handmaschinenstickerei in Gefahr. Infolge Absatzschwierigkeiten herrschte 1904 Arbeitslosigkeit. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass man die missliche Lage damit begründete, dass Wahljahre in

den USA immer Unsicherheit im Geschäftsverlauf heraufbeschwörten. In der Tat übertraf der Geschäftsgang in den folgenden beiden Jahren 1905 und 1906 alle Erwartungen. Ende 1909 kündigten Sturmzeichen ein neues Wellental an, drohte doch die Gefahr der Expatriierung der Stickereiindustrie nach den USA. 1913 machten sich nach vorübergehender Erholung im Vorfeld des Ersten Weltkrieges lang anhaltende rezessive Tendenzen bemerkbar.³⁵⁹

Jakob Steiger-Meyer, der grosse Förderer der Appenzeller Bahn

Vor diesem wirtschaftlichen Hintergrund müssen die Bestrebungen appenzellischer Eisenbahnfreunde gesehen werden, entsprechend der zunehmenden Bedeutung der Stadt St.Gallen als Handelsplatz für appenzellische Industrieprodukte für bessere Verkehrsbedingungen zu sorgen. Wurde nach jahrelangem Ringen um Linienführung und Wahl der Spurweite 1872 von Volk und Behörden das Plazet zum Bau der AB im Verein mit der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen gegeben, so ist dies vor allem das Verdienst des Herisauer Kaufmanns Jakob Steiger-Meyer, der sich allen Anfehdungen zum Trotz für die Erstellung einer Eisenbahn von Winkeln über Herisau, Urnäsch nach Appenzell einsetzte — überzeugt, damit einen wesentlichen Beitrag zur Erleichterung des Handelsaustausches zwischen dem verkehrstechnisch schlecht erschlossenen Appenzellerland und der Region St.Gallen geleistet zu haben.

Mit Steiger-Meyer haben wir es mit einer schillernden Persönlichkeit zu tun, dank deren unermüdlicher Tatkraft es der appenzellischen Textilindustrie trotz wachsender ausländischer Konkurrenz gelang, ihre traditionell starke Marktstellung zu behaupten.

Jakob Steiger, geboren 1833, stammte aus zürcherischen bäuerlichen Kreisen und durchlief nach Verlegung des elterlichen Wohnsitzes nach Zürich-Stadelhofen im Jahre 1836 die dortigen Stadtschulen. Schon früh machte er sich mit appenzellischen Verhältnissen vertraut, trat er doch 1851 als Lehrling in die Firma Bischoff & Co. in Teufen ein, eine Exportfirma für appenzellische Weberei- und Stickereiartikel mit eigenem Haus in London. Ab 1854 weilte er in London, wo er sich eingehend mit der englischen und schottischen Textilindustrie befasste und sich jenes Rüstzeug holte, das später der appenzellischen Industrie zugute kommen sollte.

Nach dreijährigem Auslandsaufenthalt versuchte er sich in St.Gallen zu etablieren, wo er ein eigenes Exportgeschäft eröffnete. Bereits im folgenden Jahr verlobte er sich mit der ältesten Tochter von Oberstleutnant Emanuel Meyer-Wetter und siedelte auf dessen Wunsch mit seinem Geschäft nach Herisau über, wo er

sich bald einen guten Namen als erfolgreicher Geschäftsmann erwarb. Seine umfangreichen Kenntnisse kamen ihm vor allem in den sechziger Jahren zustatten, als es galt, die appenzellische Textilindustrie aus einem tiefen Wellental herauszuführen. Als Präsident der Industriekommission, welche am 20.10.1862 auf seine Veranlassung von der Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft ins Leben gerufen worden war, befasste er sich mit der Hebung der Qualität bestehender Industrien. So förderte er die Einführung neuer Arbeitsmethoden und legte grossen Wert auf bessere Schulungsmethoden, um vermehrt über qualifiziertes Personal verfügen zu können. Wesentliche Verdienste kamen ihm in der Einführung der Wuppertaler Eisengarnweberei wie der Schifflistickmaschine zu; überdies gilt er als Vater des heute noch beliebten Tüchliartikels.

Entwickelte sich die Maschinenstickerei nach 1865 wieder zufriedenstellend, so war es mit der Qualität der einheimischen Bleicherei-Industrie schlecht bestellt. Immer mehr Handelshäuser gingen dazu über, ihre Waren zur Ausrüstung nach Schottland zu senden, um der mangelnden Reinigung ihrer Artikel zu entgehen und somit durch ungenügende Chlorung und Waschung entstehende Verluste zu vermeiden. Um diesem Übel abzuhelpfen, reiste Steiger-Meyer mit einem der grössten Appreteure — Oberst Heinrich Meyer von der Cilander in Herisau — nach Glasgow, Manchester und Nottingham, um die britischen Bleicherei- und Appreturverfahren an Ort und Stelle studieren zu können. Es zeigte sich, dass die englischen und schottischen Behandlungsmethoden den schweizerischen überlegen waren; die behandelte Ware war weisser und reiner, ohne dass der Faden angegriffen war.

Um Verluste durch vergilbte Waren zu vermeiden, wies Steiger im Frühjahr 1868 an einer Versammlung von Kaufleuten, Appreteuren und Bleichern auf die Notwendigkeit einer Verbesserung ihrer Industriezweige hin, zumal mit einer auf seine Veranlassung im Herbst 1867 eingeführten Nottinghamer Waschmaschine gute Resultate erzielt worden waren. Obwohl die Fabrikanten reges Interesse bekundeten, waren sie nicht bereit, grosse finanzielle Opfer zu bringen. Erst nachdem ein von Steiger engagierter schottischer Fachmann schonungslos auf die Mängel in der für das Gedeihen der Textilindustrie so wichtigen Bleichereibranche hingewiesen hatte, wurden mit Erfolg schottische Maschinen eingeführt.

Ein nächster Schritt war die Umrüstung der Firma Signer auf das Bleichereiverfahren für Tüllwaren nach System Nottingham, das sich derart bewährte, dass es auch für Maschinenstickereien Verwendung fand. Dank diesen Innovationen wurde die Position der appenzellischen Textilindustrie erheblich gestärkt. Steiger bemühte sich auch vermehrt um deren finanzielle Unabhängigkeit von St.Gallen. Bis anhin hatte sich der Geldverkehr mangels eines öffentlichen Bankinstitutes in Ausserrhoden ausschliesslich über St.Gallen abgewickelt. Am 10. März 1866

gründete er mit Hilfe seines Freundes — Bankdirektor Keller aus Winterthur — die Bank für Ausserrhoden, die der AB manchen Kredit gewährte.

Dank dem Aufblühen der hiesigen Textilindustrie wurde in den sechziger Jahren die Forderung nach einem Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz wieder aktuell. Bekanntlich war auch hier Steiger-Meyer die treibende Kraft, dessen unermüdliche Bemühungen um eine effiziente Verbindung mit St.Gallen trotz scharfer Opposition seiner Gegner schliesslich von Erfolg gekrönt wurden.³⁶¹

Um das Bild dieser schillernden Persönlichkeit abzurunden, sei noch kurz seine Tätigkeit im handelspolitischen und sozialen Bereich aufgeführt. Dank seinen Beziehungen zu Oberst Rieter — Chef der Firma Rieter in Winterthur — ernannte ihn der Bundesrat zum Jurymitglied für die gesamte schweizerische Textilindustrie an der Wiener Weltausstellung von 1873, wo er sich als Verfasser des Juryberichtes «Die textile Industrie» an der Weltausstellung in Wien im Jahre 1873 einen grossen Namen schuf. 1876 wurde Steiger-Meyer vom Bundesrat nach Paris delegiert, wo er als schweizerischer Unterhändler mit den Franzosen über das Problem der «Gewichtszölle» verhandelte. 1878 wurde er als Jurymitglied an die Wiener Weltausstellung beordert; 1881 nahm er auf Geheiss der Bundesbehörden an wichtigen Handelsvertragsverhandlungen in Paris teil. Seinem Verhandlungsgeschick war es zu verdanken, dass Frankreich darauf verzichtete, zum Schutze der St.Quentin-Industrie den Import von schweizerischen Sticereien zu unterbinden, womit unserem Lande ein jährlicher Exportauftrag von über 10 Mio. Franken gesichert blieb.

1884 setzte das Kaufmännische Direktorium von St.Gallen auf das Verhandlungsgeschick von Steiger, als es darum ging, im Auftrage grosser Exportfirmen in den USA einen «modus vivendi» über die amerikanischen Importzölle zu finden.

Sein Format als gewiegter Taktiker wurde letztmals im Jahre 1886 eingesetzt, wo er sich bemühte, mit dem Deutschen Reich über einen Handelsvertrag mit der Schweiz einig zu werden.

Dies ist nur ein kleines Spektrum aus dem Leben einer Persönlichkeit, die wohlverstanden nebst dieser Inanspruchnahme sich auch mit der Leitung seiner eigenen Firma und zahlreichen anderen Geschäften befasste. So beschäftigte er sich u.a. mit der heute noch aktuellen Frage des Patentschutzes in der Schweiz und förderte den Schweizerischen Handels- und Industrieverein als Bindeglied zwischen Bund und Wirtschaft. Er zeichnete gar für die Herausgabe des «Illustrierten Hausfreunds» verantwortlich — eines Monatsblattes für Arbeiter, das bald die beachtliche Auflage von 15 000 Exemplaren erreichte. Dieses Magazin lehnte sich stark an sein Vorbild an, den «British Workman»; in den ersten Jahren seines Bestehens wurde es sogar in dessen hauseigener Druckerei in London hergestellt.

In Herisau selbst entpuppte sich Steiger als grosser Förderer des Schulwesens. So finanzierte er während Jahren die auf seine Veranlassung im Herbst 1863 gegründete erste gewerbliche Fortbildungsschule in Herisau. Er setzte sich auch für die Umwandlung der Halbtageschulen in dreiklassige Ganztageschulen ein. In der Fürsorge leistete er in Zusammenarbeit mit seiner Gattin Pionierarbeit. Da es bis dahin im ganzen Kanton Appenzell Ausserrhoden noch kein einziges Krankenhaus gab, richtete er an der Schmiedgasse in Herisau eine Krankenstube für seine pflegebedürftigen Arbeiterinnen ein, die von einer Diakonissin des Mutterhauses Neumünster betreut wurden. Um auch Männer aufnehmen zu können, wurde auf seine Initiative das Gasthaus zum Bären in Herisau-Wilen erworben, umgebaut und dort Platz für 32 Patienten geschaffen.

Weniger Freude erweckte Steiger mit dem Kauf des 1824 erbauten Heinrichsbads, das er zu einer christlichen Kuranstalt umwandelte, was ihm den Vorwurf eintrug, ein Pietistennest aufbauen zu wollen. Steiger machte darauf aufmerksam, dass das Heinrichsbad in erster Linie als Ferienort für Pfarrer, Lehrer, Missionare und Krankenschwestern dienen sollte. Dieses wurde bald zu einem Treffpunkt der orthodoxen Spitzen Deutschlands; so gingen dort u.a. General von Waldersee, der Hofprediger Stöcker und Graf Bismarck-Bohlen — ein mit Steiger befreundeter Vetter des Kanzlers — ein und aus.

Trotz oder gerade wegen seiner enormen Tatkraft blieb Steiger aber von Rückschlägen nicht verschont. So hatte er in seinem Gründungseifer viel Geld in seine ausländischen Niederlassungen in Paris und Vorpommern gesteckt, was an der Substanz seines Herisauer Unternehmens nagte, das er ohnehin zu wenig beaufsichtigen konnte. Obwohl glänzend organisiert, vermochte das Stammhaus die im Auslandgeschäft entstandenen Verluste nicht mehr zu decken, so dass sich Steiger-Meyer im Jahre 1889 genötigt sah, sein Unternehmen in eine AG umzuwandeln, die nach zwei Jahren amtlich liquidiert wurde.

Die letzten 15 Jahre seines Lebens entbehrten nicht einer gewissen Tragik. Mit dem Mut des nie Verzagenden gründete er als 60jähriger in London zwei Unternehmen für die Ausbeutung von Magnesit-Minen und von Marmorbrüchen in Griechenland. Erwies sich die Marmorgewinnung als Verlustgeschäft, entwickelte sich die Ausbeutung von Magnesit unter der Leitung seines jüngsten Sohnes zu einer Goldgrube.

Die letzten Jahre seines Lebens verbrachte Steiger im Kreise seiner Angehörigen in London. Als er im Herbst 1902 ernstlich erkrankte, zog er mit seinen Angehörigen wieder nach Herisau, wo er im dortigen Krankenhaus, das nicht zuletzt dank seiner Initiative gebaut worden war, bis zu seinem Tode am 6. April 1904 von Frau und Tochter gepflegt wurde.³⁶²

Damit verschied zweifellos eine der bedeutendsten Persönlichkeiten der Schweiz des 19. Jahrhunderts, die ihr ganzes Leben in den Dienst der engeren Heimat sowie des ganzen Vaterlandes gestellt hatte. Seine Vitalität, die ihm ein grosses Durchsetzungsvermögen erlaubte, seine von Weitsicht geprägte Handlungsweise und seine genialische Veranlagung entsprachen wohl nicht unbedingt dem eher konservativen Naturell des Appenzellers. So schuf sich Steiger, der zugegebenermassen keinen Widerspruch duldete, viele Gegner im Lager der Industriellen, die ihm eigentlich ihren Wohlstand verdankten, aber seinen wachsenden Einfluss nicht gerne sahen.

Diese Haltung kommt ja ganz deutlich in den in den sechziger und frühen siebziger Jahren geführten Debatten in der Eisenbahnfrage zum Ausdruck, wo sich Steiger-Meyer viele Feinde schuf. Wie weit sein unermüdlicher Einsatz zugunsten der Dubschen Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen die dem Schmalspursystem innewohnenden Nachteile präjudizierte, sei dahingestellt. Jedenfalls darf ihm attestiert werden, dass er mit der Unterstützung seines Freundeskreises verstand, alle Klippen zu umschiffen, bis die Existenz der Appenzeller Bahn gesichert war.³⁶³

Die Wahl der Spurweite als Kriterium der Wirtschaftlichkeit der Appenzeller Bahn:

Die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs der AB

Mit der entscheidenden Kirchhölze vom 8. September 1872 fand nicht nur das jahrelange Tauziehen um die Streckenführung der AB nach Winkeln oder Gossau, sondern auch die Auseinandersetzung um die Wahl der Spurweite ein vorläufiges Ende. So beinhaltete die vertragliche Bindung mit den VSB die Wahl der Schmalspur für die AB.³⁶⁴

Vom heutigen Standpunkt aus waren damit die Weichen für einen Fehlentscheid gestellt, der vor allem einer erfreulichen Entwicklung des Güterverkehrs im Wege stand. Mit der Wahl der Meterspur folgte man damals weitgehend Dubs' Intentionen, der darin die Lösung zu den im Vergleich mit Normalbahnen ökonomischeren Anlagekosten sah, was vor allem weniger dicht besiedelten, entsprechend finanziell schwächeren Regionen zugute kommen sollte. Der viel zitierte Einwand, die Schmalspurbahn bedinge einen zeitraubenden und kostspieligen Güterumlad, glaubte Dubs damit entkräften zu können, indem er die Umladkosten auf lediglich 1 Rappen/Zentner bezifferte.³⁶⁵

Was den Bau der AB betraf, wurden Gestehungskosten von 120 000 bis höchstens 150 000 Franken/km kalkuliert, was im Vergleich zu Normalbahnen, die

Aufwendungen von 300 000 bis 400 000 Franken/km erforderten, erhebliche Einsparungen erlaubt hätte.³⁶⁶ Die Rechnung sollte jedoch nicht aufgehen, wurde doch der Kostenvoranschlag für den Bau der ersten Etappe Winkeln—Urnäsch von 120 000 Franken/km um rund 80 Prozent übertroffen.³⁶⁷ Die Mehraufwendungen wurden vor allem teureren Expropriationskosten sowie der wetterbedingten Verzögerung des Baus angelastet — Faktoren, die bei einer sorgfältigen Budgetplanung hätten einkalkuliert werden müssen.³⁶⁸ Dass die unvorhergesehenen Mehrkosten zu einer Liquiditätskrise des Unternehmens führten, ist wohl teilweise den Zeitumständen zuzuschreiben, fiel doch die Frage der zusätzlichen Geldbeschaffung zeitlich mit der Eisenbahnkrise von 1877 zusammen.³⁶⁹ Schliesslich konnte sich die SLB ebensowenig wie andere Bahngesellschaften äusseren Einflüssen (wie periodischen Wirtschaftsschwankungen) entziehen, die zu einem Rückgang des Verkehrsvolumens führten.

Doch gerade was die Entwicklung des Güterverkehrs betrifft, zeigte es sich, dass die AB gesamtschweizerisch gesehen im Durchschnitt eher schlechter abschnitt, wenn man den prozentualen Anteil des Güterverkehrs gemessen am Verkehrsertrag in Betracht zieht. So bewegte sich der Anteil bei der AB zwischen 1876 und 1914 zwischen 32 und 46 Prozent, was einem Mittel von 37,25 Prozent entspricht. Der Vergleich mit den entsprechenden gesamtschweizerischen Werten macht deutlich, dass die AB vermehrt auf den Personenverkehr angewiesen war als andere Bahnen. Da die Frequenzen des Personenverkehrs stark wetterabhängig sind, erklärt sich der starke saisonale Charakter der AB.³⁷⁰

Anteil der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr

Jahr	Personenverkehr in %		Güterverkehr in %	
	CH	AB	CH	AB
1880	42,6	62	57,4	38
1890	42,0	65	58,0	35
1900	44,4	62	55,6	38
1910	45,1	65	54,9	35
1913	44,9	67	55,1	33

In den Jahresberichten der AB kommt denn auch deutlich zum Ausdruck, dass ausnehmend gute Betriebsergebnisse hauptsächlich in Schönwetterperioden erzielt wurden.

Die touristische Erschliessung des Appenzellerlandes war ja ein nicht zu unterschätzender Faktor, so dass sich die SLB um die Verwirklichung ihres Projektes bemühte, obwohl sich gerade auch die Industrie von der Bahn entscheidende Vorteile erhoffte. So heisst es im 1. Jahresbericht der SLB von 1872/73 u.a.:

Es ist bekannt, dass dieser Kanton im Sommer von Touristen sehr stark besucht wird, indem die vielen schönen Aussichtspunkte (Säntis, Kamor, Hoher Kasten, Gäbris etc.) und die massenhaften Kurorte und Bäder (Weissbad, Gonten, Heinrichsbad, Jakobsbad, Gais, Heiden etc.) vielfache Anziehungspunkte bilden.

Das Appenzellerland war nämlich bereits im letzten Jahrhundert ein beliebtes Ausflugsziel. Um die Jahrhundertwende zum Beispiel war es in einem Kreis von 30 Kilometern ein potentiell Reiseziel für ca. 450 000 Personen; St.Gallen als nahes Zentrum zählte allein 60 000 Einwohner. Vor allem das Alpsteingebiet war seit altersher als attraktives Reisegebiet bekannt und beliebt; so wurden für die Jahre 1890 und 1900 folgende Frequenzen für die beliebtesten Aussichtspunkte ermittelt:

Jahr	Säntis		Seealp	Meglisalp	Wildkirch	Total
1890	2677	482*	3502	2700	2861	11 740
1900	5677	500*	6580	5515	7225	24 997

* höchste Tagesfrequenz

Während der Hauptsaison, die sich über die Monate Mai bis September erstreckte, wurden im Appenzellerland gegen 150 000 Besucher gezählt. Es zeigte sich, dass die Bahn das geeignete Transportmittel par excellence war, um die zahlreichen Touristen an ihren Bestimmungsort zu bringen. Die AB, die an jeden Schnellzug von und nach Zürich Anschluss gewährte, erfreute sich daher auch eines zunehmenden Passagiervolumens. Wie aus einer Zusammenstellung des Schweizerischen Bundesblattes vom 12. April 1905 hervorgeht, beförderte die AB 1904 zum Beispiel pro Kilometer Betriebslänge mehr Personen als die Bundesbahnen und andere renommierte Unternehmungen:

Bahngesellschaft	Betriebs-km	Frequenz total	pro km
Bundesbahnen	2441	54 430 460	22 300
Gotthardbahn	276	3 088 017	11 200
Südostbahn	50	596 146	11 900
Seetalbahn	50	476 913	9 500
Thunerseebahn	31	615 271	19 300
Jura—Neuchâtelois	40	1 414 894	35 300
Rhätische Bahn	173	934 322	5 400
Appenzeller Bahn	26	589 974	22 700

Stellen wir die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs graphisch dar, so erkennen wir, dass die beiden Kurven wohl mehr oder weniger parallel sind, aber

keineswegs kontinuierlich verlaufen. So zeigt das Bild mehrere Einbrüche, die als Konjunkturindikationen Aufschluss über den Geschäftsverlauf der AB geben. Gleich nach dem ersten Betriebsjahr kam es zu einem Rückgang des Verkehrsertrages, der erst 1885 nach Einweihung des Teilstückes Urnäsch—Appenzell wieder kompensiert und von einer starken Wachstumsperiode abgelöst wurde, die 1887 zu Ende geht und in eine Abwärtsbewegung überleitet, die ihr Wellental im Jahre 1892 erreicht. Von hier an setzt ein neuer Aufschwung ein, der — abgesehen von kleineren Einbrüchen 1894, 1896 und 1901 und einem zweijährigen Einnahmenrückgang (1904 und 1905) — seinen Kulminationspunkt im Jahre 1908 erreicht. In den folgenden Jahren verstärken sich die rezessiven Tendenzen rapide, und die Einbussen sind derart, dass 1914 die Ertragslage ungefähr auf den Stand von 1898 absinkt. Nach dem Rekordergebnis von 1908 mit 511 333 Personen sank die Anzahl Passagiere bis 1914 um rund 36 Prozent. Die Eröffnung der BT sowie die Verzögerung des Baus der Gossauer Linie und die dem Ersten Weltkrieg vorangegangene anhaltend schlechte Wirtschaftslage dürften nebst wetterbedingten Frequenzeinbussen den Geschäftsverlauf der AB entscheidend beeinflusst haben.³⁷¹

Es ist klar, dass eine Bahn mit derart hohem Passagieraufkommen auf eine stabile Entwicklung des Güterverkehrs angewiesen wäre. Die Hoffnung der Initianten, einen stets grösseren Anteil am Transport von lebensnotwendigen Gütern wie Holz, Torf und Textilien in Anspruch nehmen können, haben sich jedenfalls nicht in gewünschtem Masse erfüllt. So verläuft die Einnahmenkurve für den Güterverkehr bis Ende des 19. Jahrhunderts wesentlich flacher als jene für den Personenverkehr.³⁷²

Ein Hauptgrund für diese wenig erfreuliche Entwicklung dürfte wohl der zeitraubende Warenumlad von der Normalspurbahn auf die schmalspurige AB in Winkeln gewesen sein. So ist bekannt, dass viele Geschäftsleute es vorzogen — mangels speditiver Beförderung ihrer Fracht — ihre Waren per Fuhrwerk nach Gossau (und nicht Winkeln!) zu befördern oder von dort abzuholen.

Aufgrund einer Erhebung des damaligen Betriebschefs vom Jahre 1883 wissen wir, dass der Güterverkehr auf der Strecke Winkeln—Herisau stagnierte:

Es ist sehr bemühend, dass der Güterverkehr auf unserer Strecke Winkeln—Herisau sich nicht vermehren will, während die Privatfahren ab Winkeln — und besonders ab der Station Gossau — sich täglich vermehren. Es kann nachgewiesen werden, dass es Monate gibt, wo die Zahl dieser Fuhrwerke bis auf 50, ja sogar auf 70 ansteigt.³⁷³

Schefer ging der Ursache dieser unerfreulichen Entwicklung nach, indem er gegen 100 Briefe an die potentiellen Bahnkunden versandte. Diese betonten ihm gegenüber mit wenig Ausnahmen, dass der Verkehr über Gossau von Winterthur her für kleinere Güter «wohlfeiler» und ausserdem die Spedition schneller sei.

Damit ist bewiesen, dass schon in den achtziger Jahren das Phänomen der Abwanderung auf die Strasse bekannt war. Offenbar waren Fuhrwerke ganz einfach flexibler als die schwerfällige Schmalspurbahn. Im Falle der AB zeigte es sich, dass die Ende der sechziger Jahre, anfangs der siebziger Jahre unterlegenen Befürworter einer Normalspurbahn von Gossau nach Herisau recht bekamen, wäre man doch damit den Bedürfnissen der Geschäftsleute eher entgegengekommen.

So bewahrheiteten sich also jene Vorurteile gegenüber der Schmalspurbahn, gegen die man von seiten der SLB in den siebziger Jahren anzukämpfen suchte.³⁷⁴ Dies in Verkennung der Tatsache, dass bereits 1854 das Anlegen eines Schienenweges nach Herisau mit gleicher Spurweite wie die Stammbahn (Sanktgallisch-Appenzellische Bahn resp. VSB) gefordert wurde.³⁷⁵ Bei dieser Betrachtungsweise darf aber nicht übersehen werden, dass sich auch der Güterverkehr phasenweise gut entwickelte. So bewegte sich der Anteil des Güterverkehrs am Verkehrsertrag mit rund 44 Prozent in den Jahren 1884/85 auf dem höchsten je erzielten Niveau, konnte doch die AB den Transport des Baumaterials für die neue Hydrantenleitung in Herisau besorgen.³⁷⁶

Die Einnahmen gingen hierauf stetig zurück, bis dann das Jahr 1891 infolge des guten Geschäftsganges der Stickereiindustrie eine Wiederbelebung des Güterverkehrs brachte, die bis 1900 anhielt.³⁷⁷ In den neunziger Jahren konnten zudem verstärkt Holztransporte aus Innerrhoden übernommen werden.³⁷⁸ Grosso modo hielt der Aufschwung bis 1907 an. Dabei profitierte die AB zweifellos vom kräftigen gesamtschweizerischen Auftrieb der Ausfuhren, der 1905 einsetzte und bis 1907 eine Steigerung um 30 Prozent verzeichnete; allein die Textilausfuhren verzeichneten in dieser Zeitspanne ein Wachstum von 28 Prozent.³⁷⁹ Im Jahresbericht der AB von 1908 wird auch für das laufende Jahr eine erfreuliche Verkehrszunahme ausgewiesen, doch wird vermerkt, dass sich «vom Monat August an das Nahen einer wirtschaftlichen Depression in unserem Industriegebiet sich bemerkbar machte». Dank der Bautätigkeit der BT (die AB besorgte den Steintransport) konnten die Gesamteinnahmen 1908 nochmals gesteigert werden, bis sie in den folgenden Jahren unaufhaltsam sanken.³⁸⁰

Das Verhältnis der AB zu den VSB

Über den Anschluss der AB an die VSB in Winkeln wurde bereits 1872 mit der Generaldirektion der VSB verhandelt.³⁸¹ 1874 wurde dann ein Vertrag abgeschlossen, der die Kostenverteilung und die Betriebsverhältnisse regelte. Das Terrain der Station Winkeln wurde in drei Zonen eingeteilt, wobei je eine von den beiden Bahnen, die dritte — welche samt Betriebseinrichtungen Eigentum der

VSB blieb — von beiden Bahnen gemeinsam verwaltet wurde. Die Kosten für beiden Bahnen dienendes Personal wurden untereinander aufgeteilt.³⁸² Aber bereits 1876 schien die Direktion der AB diesen Vertrag zu bereuen, auferlegte er doch enorme Lasten. So machten die Leistungen an die VSB 1875 und 1876 Aufwendungen von 10 549 und 20 123 Franken resp. 14 und 10 Prozent der Gesamtausgaben jener Jahre aus. Mit Bedauern stellte man fest, dass eine vorzeitige Kündigung nicht möglich war, dauerte doch das Vertragsverhältnis bis zum 31. März 1884!³⁸³ Die VSB zeigten sich gegenüber der AB nicht eben kooperativ. So konnten sie nicht veranlasst werden, die Kreuzung ihrer Züge nach Winkeln zu verlegen, was der AB vorderhand verunmöglichte, einen rationellen Fahrplan für die Strecke Herisau—Winkeln aufzustellen.³⁸⁴

1885 wurde dann der Mitbenützungsvertrag für die Station Winkeln gekündigt; allerdings dauerte es drei Jahre, bis neue Bedingungen ausgearbeitet waren.³⁸⁵

Kosten für die Mitbenützung der Station Winkeln, in Prozent des Aufwandes

Jahr	Kosten	Prozent	Jahr	Kosten	Prozent
1875	10 549.—	13,92	1887	16 829.—	7,07
1876	20 123.—	9,76	1888	14 121.—	6,36
1877	18 244.—	10,52	1889	15 791.—	6,76
1878	14 053.—	8,70	1890	16 450.—	7,39
1879	13 961.—	10,01	1891	15 500.—	6,97
1880	13 971.—	8,22	1892	14 452.—	6,87
1881	14 199.—	9,42	1893	14 834.—	7,39
1882	13 904.—	11,34	1894	15 021.—	7,52
1883	15 216.—	9,68	1895	16 072.—	7,57
1884	?	?	1896	16 398.—	7,84
1885	15 836.—	8,13	1897	17 072.—	7,01
1886	16 430.—	7,78	1898	?	?

Im November 1888 wurde ein neuer Verteilungsschlüssel ausgearbeitet, wonach sich die VSB verpflichteten, fortan $\frac{4}{7}$ der Kosten zu übernehmen, nachdem man sich darauf geeinigt hatte, die in der vertragslosen Zeit aufgelaufenen Kosten je zur Hälfte auf beide Bahnen zu verteilen.³⁸⁶ Die AB fühlte sich wiederum benachteiligt, was dazu führte, dass der Mitbenützungsvertrag von seiten der AB am 30.6.1893 erneut gekündigt wurde.³⁸⁷

Die VSB boten aber nicht Hand zu einer speditiven Lösung des Problems. Erst als die AB den Vorschlag machte, die ganze Angelegenheit vors Bundesgericht

zu ziehen, kam der Stein ins Rollen.³⁸⁸ Im Laufe des Jahres 1898 erklärten sich die VSB bereit, rückwirkend auf den 1. Januar 1898 70 Prozent der gesamten Kosten zu übernehmen; für die AB reduzierte sich somit der Kostenanteil von $\frac{3}{7}$ oder rund 43 Prozent auf 30 Prozent des Gesamtaufwandes für die Station Winkeln.³⁸⁸

Am 1. Juli 1902 erlosch dann dieser Vertrag, da gleichentags das Netz der VSB an den Bund überging.³⁸⁹ Bereits im kommenden Jahr konnte dann mit den VSB ein neuer Vertrag ausgehandelt werden. Dank dem Entgegenkommen des Präsidenten der SBB — Herrn Weissenbach — konnte eine ansehnliche Reduktion der Anteilsquote erreicht werden. Die Ratifikation des neuen Vertrages durch die AB erfolgte im Jahre 1904.³⁹⁰

Das gespannte Verhältnis zwischen AB und VSB wirkte sich auch hemmend auf den Verkehr zwischen beiden Bahnen aus; so erfolgte der Warenumsatz nicht gerade speditiv. Dieser Umstand ist aber wohl hauptsächlich dem Nachteil der Schmalspur- gegenüber der Normalspurbahn zuzuschreiben, dass die Führung direkter Züge nach Herisau und weiter ein Ding der Unmöglichkeit war.³⁹¹ Dieser Mangel war aber auch den leitenden Organen der SLB bzw. AB bekannt. So heisst es u. a. in einem Bericht des Verwaltungsrates der SLB vom 2.12.1882 an das Eisenbahndirektionskomitee der AB, an die Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch sowie an die Herren Obligationäre:

Die Umladung der Wagenladungsgüter in Winkeln ist das einzige, was den Unterschied der zwei Bahnsysteme zuungunsten der Schmalspurbahn fühlbar macht.

Einige Monate zuvor hatte sich Kaufmann Steiger-Meyer beim Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement in Bern über das schlechte Verhältnis mit den Vereinigten Schweizer Bahnen und die hohen Umladungskosten in Winkeln beschwert. Vom Departement war jedoch keine Schützenhilfe zu erwarten, war doch die AB an einer eigens in dieser Sache einberufenen Konferenz vom Bundesrat lediglich auf die Möglichkeit hingewiesen worden, nach Ablauf des Mitbenützungsvertrages für die Station Winkeln mit den VSB neue Bedingungen auszuhandeln, die aber bekanntlich nicht den gewünschten Erfolg brachten.³⁹¹

Der AB muss in diesem Zusammenhang attestiert werden, dass sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten nichts ausser acht liess, um Massnahmen zu treffen, die den Gütertausch erleichtern sollten. So wurde Mitte der achtziger Jahre die Einführung des Rollschemelbetriebes auf der AB, d. h. der Transport von normalspurigen Güterwagen auf der Meterspur, in Erwägung gezogen. Die Pläne für die Änderung der Gleisanlage auf der Station Winkeln lagen jedenfalls 1885 vor. Im März 1885 wurden die ersten Versuche mit einem «Transportwagen» System «Langbein» der Noellschen Waggonfabrik in Würzburg gemacht. Verschiedene leere und belastete Normaleisenbahnwagen wurden in Winkeln aufgeladen und

mit einer Extramaschine nach Herisau befördert. Die Versuche mit diesen «Transporteuren», die sich bereits in Sachsen auf Bahnen mit nur 75 cm Spurweite bewährt hatten, fielen wohl zufriedenstellend aus, aber infolge Finanzknappheit musste auf deren Anschaffung verzichtet werden.³⁹² Erst 1897 wurde wieder ein Vorstoss in dieser Richtung unternommen. So reiste die Direktion der AB in corpore in den Schwarzwald, um den Betrieb von Rollschemeln zu studieren. Die Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen hatte sich nämlich bereit erklärt, den Einsatz von Transporteuren auf der Meterspur zu demonstrieren. Beeindruckt von den Möglichkeiten dieses Systems wurden auf Antrag der Direktion der AB hierauf bei der Maschinenfabrik Esslingen zwei Transporteurpaare nebst Ladevorrichtungen bestellt und nach zufriedenstellenden Versuchsfahrten und der Kollaudation durch das Eisenbahndepartement anfangs 1898 in Betrieb genommen.³⁹³ Doch erwiesen sich die angeschafften Transporteure nach kurzer Zeit als unwirtschaftlich, worauf sie bereits 1899 an die «Voie Etroite» in Genf verkauft wurden.

Damit müssen die vielfältigen Bemühungen der AB, den Güterverkehr zu heben, als gescheitert betrachtet werden. Ein Blick auf die heutige Situation zeigt, dass sich der Güterverkehr bis dato nie zufriedenstellend entwickeln konnte, wohl aufgrund von Fehlentscheiden, die in der Vergangenheit getroffen wurden und sich nicht ohne weiteres korrigieren lassen; dazu gehört vor allem die Wahl der Schmalspur, deren Nachteile seit Bestehen der AB immer wieder gerügt werden.

Reichlich spät hat man sich nun entschlossen, 1978 — im Rahmen eines Investitionsprogrammes von 2,5 Mio. Franken — den Rollbockbetrieb auf der AB einzuführen. Bis es so weit war, mussten verschiedene Anpassungsarbeiten auf der ganzen Strecke der AB durchgeführt werden. U.a. wurden Brücken verstärkt; auch musste der Mühlebühlentunnel westlich des Bahnhofes Herisau erweitert werden, um die Überführung von SBB-Güterwagen von Gossau nach Appenzell und umgekehrt problemlos zu machen. Somit entfiel also der zeitraubende Güterumlad von der Normalspur- auf die Schmalspurbahn, was die Bahnkunden zu schätzen wissen. So haben sich die über Gossau umgeschlagenen Wagenladungen 1979 gegenüber dem herkömmlichen Umlad verdreifacht — dies, obwohl bekanntlich ein Grossteil des Güterverkehrs auf die Strasse abgewandert ist. Nachträglich erhielten also jene recht, die schon vor über 100 Jahren auf die Nachteile der Schmalspurbahn im Güterverkehr hingewiesen hatten.³⁹⁴

Die Ausgabenpolitik der Appenzeller Bahn

Um es vorwegzunehmen, obwohl die Bedeutung der Appenzeller Bahn für die appenzellische Wirtschaft unbestritten war, versäumten es die Initianten, bei der Vergebung von wichtigen Aufträgen lokale oder zumindest schweizerische Firmen zu berücksichtigen. So wurden bei der Bestellung von Rollmaterial nebst Offerten von ausländischen Firmen auch solche von schweizerischen Konkurrenten in die engere Wahl gezogen, aber letztlich der ganze Wagenpark bei der württembergischen Maschinenfabrik und Eisengiesserei in Kirchheim/Teck in Auftrag gegeben. Dies mit der Begründung, dass es infolge erheblicher Preisdifferenzen unmöglich war, die inländische Industrie zu berücksichtigen.³⁹⁵

Die Lokomotiven hingegen — 4 sechsrädrige Tenderloks — wurden bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bestellt. Nach Auslieferung des Rollmaterials zeigte sich, dass das Platzangebot wohl ausreichte (548 Sitzplätze), der Güterwagenpark aber zu klein bemessen war. Da die angespannte Finanzlage des Unternehmens keine zusätzlichen Ausgaben erlaubte, schoss die Bank für Appenzell Ausserrhoden die Summe von 26 800 Franken für den Erwerb von 15 weiteren Güterwagen vor.³⁹⁶

Doch wenige Jahre nach Inbetriebnahme der Bahn wurde deutlich, dass es die SLB an der nötigen Umsicht nicht fehlen liess, das Rollmaterial in gutem Zustand zu halten. So machte das Eisenbahndepartement bereits 1877 den Ausserrhoder Regierungsrat auf den schlechten Zustand des Rollmaterials aufmerksam; ausserdem forderte es, dass das Schotterbett, die Böschungen und die Barrieren unverzüglich instandgestellt werden mussten. Da die Gesellschaft offensichtlich nichts zur Behebung der gerügten Mängel unternahm, wurde Kaufmann Steiger-Meyer rund ein Jahr später — im November 1878 — bei den Obligationären vorstellig, indem er im Zusammenhang mit Entlassungen von Maschinen- und Zugpersonal auf den Übelstand zu sprechen kam, da dem Unternehmen durch dessen Schlendrian im Umgang mit Maschinen ein Schaden von 40 000 Franken erwachsen war. Im August folgenden Jahres orientierte gar das Eisenbahndepartement den Bundesrat dahingehend, dass sich der Zustand des Betriebsmaterials der AB in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert und zu häufigen Betriebsstörungen geführt habe.³⁹⁷

Diese Missstände sind wohl teils der Tatsache zuzuschreiben, dass man aus finanziellen Gründen auf die Einrichtung einer effizienten Werkstätte glaubte verzichten zu können, teils aber Folge der Beschaffungspolitik des Unternehmens, die geradezu spekulative Züge trug. Denn nicht nur der Zustand des Rollmaterials, sondern auch jener des Unter- sowie des Oberbaus liess zu wünschen übrig.

So erwiesen sich die durch die Vermittlung der Zürcher Maschinenagenten Wyss & Studer bei der Firma Wendel & Co. in Lothringen bestellten Schienen als qualitativ minderwertig, da bereits 1880 mit der Erneuerung der ursprünglichen, ohnehin nur aus gewöhnlichen Eisenschienen bestehenden Gleise begonnen werden musste.³⁹⁸

Nicht viel besser stand es mit der Qualität der verwendeten Schwellen, die bei den Herren Kantonsrat Neukomm in Rafz und Himmelsbach in Oberweyer (Grossherzogtum Baden) bestellt wurden. Die Lieferung umfasste 8000 Stück eichene und 24 000 Stück tannene (!) oder föhrene, mit Quecksilbersublimat imprägnierte Schwellen sowie 414 tannene oder föhrene Bahnhofhölzer. Obwohl angeblich die nötigen Vorkehrungen zur Überwachung des Imprägnierverfahrens getroffen worden waren, mussten bereits vier Jahre nach dem Bau der Linie Winkeln—Urnäsch viele morsch gewordene, tannene Schwellen ersetzt werden. Bis 1887 waren insgesamt 71,5 Prozent der alten Schwellen mit dem den Belastungen durch das Rollmaterial nicht genügenden Normalmass von 1,8 m Länge, 18 cm Breite und 12 cm Dicke gegen stärkere mit den Massen von 1,9 m, 22 cm und 15 cm ausgewechselt worden.³⁹⁹

Aber auch das Schotterbett genügte den Ansprüchen keineswegs. In den frühen achtziger Jahren wurde bei Urnäsch mit der Gewinnung von Flusskies begonnen, um das beim Bau verwendete schlechte Schottermaterial sukzessive ersetzen zu können.⁴⁰⁰ Ausserdem mussten die Schienen durchschnittlich um 30 bis 40 cm gehoben werden, um Dammsenkungen von bis zu 80 cm zu korrigieren und gleichzeitig die Schwellen in besseren Schotter betten zu können.⁴⁰¹

Notgedrungen mussten zur Bewältigung dieser Unzahl von Aufgaben Reserven angezehrt werden, die eigentlich für die Verzinsung des Obligationenkapitals und Rückstellungen benötigt worden waren. Offensichtlich fehlte es an der nötigen Sorgfaltspflicht seitens der Aufsichtsorgane der SLB, dass die geschilderten Missstände nicht früher bemerkt, geschweige denn behoben wurden.

Im Jahre 1883 wurde dann der Vorwurf laut, die frühere Betriebsleitung habe die Gleisanlage aus ungerechtfertigtem Sparsamkeitsprinzip arg vernachlässigt, deren Maxime — dann am billigsten zu wirtschaften, wenn es nichts koste — habe böse Folgen zurückgelassen.⁴⁰² Deutlicher drückte sich der Betriebschef Schreck im Jahre 1885 aus, als er dem Verwaltungsrat der AB angesichts des erfreulich zunehmenden Verkehrs die Anschaffung von neuem Rollmaterial empfahl, da das alte wegen seines schlechten Zustandes in absehbarer Zeit seinen Dienst versagen würde:

Das gesamte Wagenmaterial der AB, Güter- und Personenwagen, ist — wie Ihnen bekannt — von Anfang an in jeder Beziehung ein verfehltes gewesen, nicht nur in bezug auf das Material, sondern auch in seiner Konstruktion. Jeder denkende Techniker hätte diesen Wagen schnelle Unbrauchbarkeit

vorausprophetien können. Die Anforderungen an die Bahn sind von Jahr zu Jahr grösser geworden; der Verkehr nahm immer leidlich zu; doch wir sind der bestimmten Meinung, dass der Güterverkehr noch auf eine viel höhere Stufe zu bringen ist, wenn einmal genügendes Rollmaterial zur Verfügung steht. Beispielsweise mussten wir dieses Jahr grössere Stein- und Kieustransporte wegen Wagenmangels von der Hand weisen. Der Umlad in Winklen ist oft gehemmt wegen Wagenmangels. Aber nicht allein das, sondern wirklich der ganz schlechte, ja zum grossen Teil betriebsgefährliche Zustand der Wagen lässt deren längere Verwendung nicht mehr zu.

Wenn wir von Betriebsgefährlichkeit sprechen, so gilt das besonders von den langen Personenwagen und den hochbordigen offenen Güterwagen.

Wir haben zwar im Laufe der letzten 2 Jahre sämtliche Räderwerke der langen Personenwagen revidiert und — was sehr wichtig ist — an allen Untergestellen derselben neue Bremsen angebracht, doch die Hauptzugkraft wird durch das Wagenkastengestell übertragen. Dieser Kastenbau ist nun ein so verfehlter, dass es geradezu bewundernswert ist, dass bis zur Stunde kein Unfall passierte. Mehrere Bremsen dürfen wegen faulen, teils zerrissenen Längsträgern (die aus Holz gefertigt sind) nicht mehr gebraucht werden. Alle Zapfen- und Winkelverbindungen sind gelockert; kurz mit einem Wort — die Wagen sind völlig unbrauchbar geworden. Wir können es nicht verantworten, noch längere Zeit mit solchem Material zu fahren. Ein einziger Unfall würde uns nicht nur direkt, sondern auch indirekt enorm schädigen.

Je schwieriger die Betriebsverhältnisse einer Bahn, desto grösseren Anforderungen unterliegt das Rollmaterial. Auch im Publikum ist man beruhigter; man fühlt sich sicher, wenn der allgemeine Zustand des Rollmaterials einen soliden Eindruck macht.

Allerdings ist es Vertrauenssache, Ihrerseits den Angaben der Betriebsdirektion Glauben zu schenken oder nicht; wir hoffen, dieses Zutrauen beanspruchen zu dürfen — umso mehr, als ihr Betriebsdirektor nicht als Laie, sondern als Techniker den Zustand des Materials kennzeichnet.

Es ist nun die Aufgabe der Betriebsdirektion gewesen zu studieren, auf welche billigste und praktischste Art und Weise der gesamte Wagenpark umgestaltet werden kann. Nach reiflicher Überlegung und gepflogenen Unterhandlungen mit der Waggonfabrik Neuhausen sind wir der Ansicht, Ihnen dringend... Neubeschaffungen und Umarbeiten zu empfehlen.⁴⁰³

In der Folge wurden vom Verwaltungsrat 108 700 Franken für die Neuanschaffung und den Umbau von Wagen bewilligt. Dabei zeigte es sich, dass die Waggonfabrik Neuhausen in der Lage war, bessere Konditionen zu offerieren als seinerzeit die württembergische Maschinenfabrik und Eisengiesserei in Kirchheim/Teck. So kosteten die neuen solid gearbeiteten, mit eisernen Untergestellen versehenen schweizerischen Wagen im Mittel 5690 Franken, während die alten auf 6250 Franken pro Stück zu stehen kamen. Diese Preisgestaltung ist wohl hauptsächlich auf das Wechselspiel von Angebot und Nachfrage zurückzuführen, zeigt doch ein Blick auf die Statistik, dass im Jahre 1885 in der Schweiz kein einziger neuer Bahnkilometer in Betrieb genommen werden konnte (lediglich die 105 Meter lange Marzilibahn in Bern wurde am 18. Juli 1885 eingeweiht), während bei der Eröffnung der AB 1875 die Eisenbahnkonjunktur noch in vollem Gange war.⁴⁰⁴

Mittlerweile reifte nun auch die Erkenntnis, dass es mit der Neuanschaffung allein nicht getan war, um den bis anhin exorbitanten Unterhaltskosten für das Rollmaterial Abhilfe zu verschaffen, die ja letztlich die Folge einer verfehlten Geschäftspolitik waren, die der Wartung des Materials nicht die erforderliche Auf-

merksamkeit schenkte. Um dieser Misere abzuhelpfen, wurde 1886 der Bau einer Werkstatt und einer Wagenremise beschlossen.⁴⁰⁵

Im folgenden Jahr waren die Instandstellungsarbeiten auf der alten Linie der AB soweit gediehen, dass die Phase grösserer Neuanschaffungen als beendet betrachtet werden konnte, sehr zum Vorteil des arg strapazierten Finanzhaushaltes der AB. Da damit ein Schlussstrich unter ein unrühmliches Kapitel in der Bahngeschichte gezogen werden konnte, sah sich der Verwaltungsrat in seinem 14. Jahresbericht veranlasst, folgende Bilanz zu ziehen:

Kein Unternehmen, wenigstens keine Lokalbahn, wird so umfangreiche Umgestaltungen und so grossartige durchgreifende Reparaturen aufzuweisen haben wie wir; die Notwendigkeit zwang hiezu!⁴⁰⁶

In der Tat blieben der AB in den folgenden Jahren grössere Anschaffungen erspart; erst wieder 1903/04 wurde wegen des guten Geschäftsganges die Anschaffung neuen Rollmaterials wieder akut. So beauftragte die Direktion 1904 Betriebschef Bünzli, die Dampfmotorwagen von Ganz & Co. in Budapest und Komarek in Wien an Ort und Stelle auf ihre Verwendbarkeit für die AB zu prüfen.⁴⁰⁷ Erst 1907 beschloss man dann, die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik zu berücksichtigen und zwei Heissdampflokomotiven in Auftrag zu geben, deren eine übrigens wegen Überlastung der Winterthurer Firma in Lizenz bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut wurde. Im gleichen Jahr wurden nebst 5 Güterwagen für den eigenen Bedarf 8 Spezialwagen angeschafft, die zum Transport von Schottermaterial aus dem BT-eigenen, zwischen Waldstatt und Zürchersmühle gelegenen Steinbruch nach Herisau verwendet wurden. Die Bahn zählte somit 1908 7 Lokomotiven, 24 Personen- und 90 Güterwagen, um den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden.⁴⁰⁸

Wurde die Ausgabenpolitik der AB primär von Sachzwängen diktiert, die sich eigentlich hätten vermeiden lassen sollen (denken wir nur an die infolge der schlechten Bauausführung notwendig gewordenen aufwendigen Wiederinstandstellungsarbeiten auf der Strecke Winkeln—Urnäsch und die mangels genügender Wartung unverhältnismässig hohen Kosten für neues Rollmaterial), so sind die relativ stark ins Gewicht fallenden Aufwendungen zur Behebung von Dammrutschungen höherer Gewalt zuzuschreiben, sofern auch hier nicht bei der Erstellung des Unterbaus die nötige Sorgfalt angewendet worden ist, die es erlaubt hätte, die ewig wiederkehrenden Ausgabenposten für Rutschungen zu reduzieren. So waren Rutschungen schuld daran, dass die Bauunternehmer Ingenieur Wimmer aus Verona und Gebrüder Gujoni aus Lugano die Erdarbeiten des Teilstückes Winkeln—Herisau nicht termingerecht vollenden konnten und die für den Weiterbau nach Urnäsch verpflichtete Bauunternehmung Rümelin & Co.

ebenfalls mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, obwohl sich der Baugrund auf jenem Teilstück als weniger anspruchsvoll erwies.⁴⁰⁹

So führten bereits ein Jahr nach der Betriebsaufnahme der AB heftige Regenfälle zu mehreren Betriebsunterbrüchen von längerer Dauer; die Strecke Herisau—Urnäsch blieb vom 10. bis 30. Juni 1876, die Linie nach Winkeln gar bis zum 16. Juli gesperrt. Die enormen Wiederinstandstellungskosten von 36 935 Franken sowie der ziffernmässig nicht exakt festzulegende Einnahmenausfall aus dem Personen- und Güterverkehr während der lukrativen Sommersaison führten dazu, dass die Betriebsrechnung bereits 1876 zum ersten Male defizitär war. Es versteht sich von selbst, dass die Verzinsung des Obligationenkapitals nicht möglich war.⁴¹⁰

Fünf Jahre später verursachten zwei je ca. 40 Meter lange Dammrutschungen bei Urnäsch und Zürchersmühle einen Betriebsunterbruch von rund zwei Monaten, wodurch dem Unternehmen ein Schaden von rund 20 000 Franken erwuchs.⁴¹¹ Schlechtes Wetter behinderte ebenfalls den Weiterbau nach Appenzel; Wasserschäden verursachten auch in den Jahren 1888 und 1889 erhebliche Ausgaben.⁴¹²

Der periodisch auftretenden Zerstörungskraft versuchte man Einhalt zu gebieten, indem man von 1884—1889 die Böschungen durch Anpflanzung von rund 200 000 Erlenetzlingen zu sichern suchte.

Ausserdem wurden — wenn immer möglich — schadhafte Stellen an den Stützmauern sofort repariert, denn man war sich bewusst, dass sich die Bahn an ein wellenförmiges, quellenreiches, geologisch denkbar ungünstiges Terrain schmiegte.⁴¹³

Auch die Bahnhöfe haben sich gewandelt

Oben: SGA. Bahnhof St.Gallen um 1900.
Unten: SGA. Nebenbahnhof St.Gallen. Im Hintergrund die Post.





Oben: SGA. Alte Station Gais (1889—1911) in den neunziger Jahren mit Postkutsche Altstätten—Gais.
 Unten: SGA/AG. Die neue Station Gais.





Oben: AB. Alter Bahnhof Herisau um die Jahrhundertwende.
 Unten: AB. Einweihung des Bahnhofs Herisau im Jahre 1910.





SGA. Der alte Bahnhof Teufen, in Betrieb vom 1. 10. 1889 bis 30. 4. 1909. Im Vordergrund Dampflokom Nr. 1 «Gais», um 1890.

AG. Bahnhof Altstätten-Stadt, erbaut 1911.



AB/SGA. Bahnhof Appenzell, 1970.

Der Erste Weltkrieg und seine Auswirkungen

Der Kohlenmangel bedroht die Existenz der AB

Nach der Eröffnung der Strecke Gossau—Herisau lag es ganz im Interesse der AB, die für ein finanzschwaches Unternehmen hohen Investitionen möglichst rasch zu amortisieren. Obwohl der Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn Pläne eines direkten Anschlusses an die SBB in St.Gallen zunichte gemacht hatten, versprach man sich von der neuen Zubringerlinie einiges an Mehrfrequenzen, da langfristig gesehen nicht der Raum Sankt Gallen, sondern die möglichst lückenlose Abnahme des Verkehrsstroms aus der Richtung Zürich Gewinne in Aussicht stellte.

Da das stark vom Tourismus abhängige Unternehmen nicht vom Binnenverkehr allein leben konnte, schlugen sich im Umsatzbarometer die schlechten klimatischen Bedingungen und jeder wirtschaftliche Einbruch sofort nieder. Die Betriebsergebnisse widerspiegeln sozusagen den Konjunkturverlauf, so auch nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, als der schweizerische Tourismus von dessen globalpolitischen Auswirkungen hart getroffen wurde.

Mit dem erhofften Aufschwung war es also nichts. Nicht nur versiegte der ausländische Touristenstrom in nie gekanntem Masse, auch der zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebes dringend benötigte Brennstoff wurde zur Mangelware. Wohl zum ersten Mal wurde dem rohstoffarmen Land die einseitige Abhängigkeit von der Kohle so schmerzlich bewusst. Entsprechend dem Gesetz von Angebot und Nachfrage kam die Preisspirale sofort in Bewegung. So stieg der Kohlenpreis von Fr. 34.50 im Jahre 1913 auf Fr. 240.— im Jahre 1918.⁴⁴

Während den Kriegsjahren tauchte denn auch in den Geschäftsberichten immer wieder die Klage auf, dass die Ausgaben für Kohle unverhältnismässig stark angestiegen waren, was die Tabelle auf der nächsten Seite verdeutlicht.

Wiederholt kam es zu Versorgungsengpässen, die nur dadurch überbrückt werden konnten, indem grosse Mengen Holz verfeuert wurden.⁴⁷

Diese Notlage traf nicht nur spezifisch auf die AB zu, sondern beleuchtete das Malaise, in dem sich alle schweizerischen Bahnen befanden. So setzte der Rück-

*Ausgaben für das Brennmaterial*¹⁵

Jahr	Verbrauch in kg	Kosten pro Lok-km
1912	1 554 200	33,06 Rp.
1913	1 584 150	32,41 Rp.
1914	1 447 150	31,65 Rp.
1915	1 395 950	38,02 Rp.
1916	1 455 600	38,00 Rp.
1917	1 526 065	82,09 Rp.
1918	1 182 675	200,05 Rp.
1919	1 397 890	251,75 Rp.
1920	1 549 780	222,73 Rp.
1921	1 322 900	135,45 Rp.
1922	1 474 190	82,62 Rp.

gang der Kohlenimporte im zweiten Semester 1916 ein; infolgedessen mussten die Notreserven angezapft werden. Die «Kohlenkalamität» führte sogar zur Einstellung des Sonntagsverkehrs aller Bahnen mit Dampfbetrieb vom Dezember 1918 bis Ostern 1919.⁴¹⁸ Selbstredend wirkten sich die hohen Energiekosten auf den ganzen Finanzhaushalt der AB aus. Da die Mittel immer knapper wurden, tauchte der Wunsch nach Einsparungen auf. Allerdings war der Spielraum eng bemessen, da mit den zur Verfügung stehenden Mitteln seit eh und je nur gerade die allernotwendigsten Investitionen getätigt wurden. Etwa am Unterhalt des rund 40jährigen Rollmaterials zu sparen, wäre eindeutig auf Kosten der Betriebssicherheit geschehen.

Naheliegend war die Forderung nach Einsparungen im Personalsektor.⁴¹⁹ Gerade ein Lohnabbau schien aber wegen der unverhältnismässig hohen Teuerung während des Weltkrieges illusorisch zu sein. Doch angesichts des scharfen Einnahmenrückgangs im Kriegsjahr 1914 entschloss sich die Verwaltung zu einer befristeten Lohnkürzung von 10 bis 20 Prozent für das letzte Quartal des Rechnungsjahres⁴²⁰, für das folgende Jahr wurde eine befristete Lohnreduktion von 10 bis 15 Prozent angeordnet.⁴²¹ Diese harten Massnahmen sollten vor allem ein Abgleiten des Unternehmens unter die Gewinnschwelle verhindern. Dass aber die somit erzielten Ersparnisse nicht genühten, um allen laufenden Verpflichtungen nachzukommen, darüber machte man sich keine falschen Hoffnungen.

Dazu lasteten die Hypotheken aus dem Bahnbau Gossau—Herisau zu schwer auf dem Unternehmen. Noch stand die Begleichung einer Rechnung von 95 000 Franken zugunsten der Baufirma aus sowie eine Schuld von 90 000 Franken an die Gemeinde Herisau. Die Verzinsung des Obligationenkapitals war ohnehin nur

möglich gewesen dank des Entgegenkommens der Aktiengesellschaft Bank Leu & Cie. und des Schweizerischen Bankvereins, welche die nötigen Mittel zur Begleichung der ersten fälligen Couponszahlungen vorgestreckt hatten.⁴²²

Der Versuch, mit einer restriktiven Ausgabenpolitik das Budget einigermaßen ins Gleichgewicht zu bringen, erwies sich hingegen als ein Schlag ins Wasser, zwang doch die inflationäre Preisentwicklung das Unternehmen zu verschiedenen Lohnanpassungen; folglich wurde der Personalaufwand immer grösser.

*Tabelle Personalaufwand*⁴²³

Jahr	Personalaufwand in Fr.	Jahr	Personalaufwand in Fr.
1912	163 844	1918	203 609
1913	164 894	1919	269 911
1914	162 699	1920	304 764
1915	145 623	1921	309 823
1916	166 746	1922	322 404
1917	177 956		

Diese Mehrbelastung führte zu einer Liquiditätskrise, welche die Weiterführung des Betriebes in Frage stellte. Der Verwaltungsrat fasste hierauf den Entschluss, die Anliegergemeinden in einer Art Feuerwehrrübung um die Gewährung einer Subvention à fonds perdu im Betrage von 100 000 Franken zu ersuchen. Noch im gleichen Jahr (1918) wurden von den betroffenen Gemeinden folgende Kredite gesprochen⁴²⁴, allerdings mit der Auflage, diese Mittel weder für die Amortisation der Betriebsdefizite der Jahre 1914—1917 zu verwenden noch für die Bezahlung ausstehender Zinsen einzusetzen⁴²⁵:

Gossau	Fr. 15 000.—
Herisau	Fr. 32 000.—
Waldstatt	Fr. 8 000.—
Urnäsch	Fr. 17 000.—
Gonten	Fr. 8 000.—
Appenzell	Fr. 20 000.—
Total	Fr. 100 000.—

Arbeitsniederlegung

Da die bewilligten Gelder in erster Linie dem Personal zugute kommen sollten, wirbelte die Arbeitsniederlegung des Bahnpersonals während des Landesstreiks einigen Staub auf.⁴²⁶ Dieser Ausstand ist allerdings nicht als isolierte Aktion zu betrachten, sondern muss im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Nöten vieler Arbeitnehmer gesehen werden, die zu schweren Spannungen führten, die sich schliesslich im Landesstreik entluden. Im Kanton Appenzell Ausserrhoden war der Streik hauptsächlich in Herisau spürbar, wo vor allem in den Fabriken, den Bahnbetrieben und den Druckereien die Arbeit niedergelegt wurde.⁴²⁷

Das Personal der AB legte auf Weisung des Präsidenten des Nebenbahnpersonals, Kreis Herisau, die Arbeit nieder.⁴²⁸ Der Ausstand dauerte vom 12. November bis 14. November 1918.

Als der Direktor nach zwei erfolglosen Appellen zur Wiederaufnahme der Arbeit militärischen Schutz anzufordern beabsichtigte, machte der Personalvertreter deutlich, dass in diesem Fall mit Tötlichkeiten zu rechnen sei, worauf von einer Intervention abgesehen wurde.⁴²⁹

Die Streikangelegenheit stand hingegen zuoberst auf der Traktandenliste verschiedener Verwaltungs- und Direktionskommissionssitzungen. Unmissverständlich tauchte die Forderung nach Entlassung der Rädelsführer auf. Ebenso wurde vom Personal strikte Arbeitsdisziplin wie ein Verzicht auf das Streikrecht verlangt.⁴³⁰

Eine Personaldelegation versuchte hierauf der Direktion klarzumachen, dass die Arbeitsniederlegung Ausdruck einer tiefen Misstimmung gewesen sei, welche das Personal erfasst hätte, nachdem es sich 1914 Lohnabzüge gefallen lassen musste und später ausbezahlte Teuerungszulagen nicht mit der Teuerung Schritt gehalten hatten. Die in der Appenzeller Zeitung vom 8. Dezember 1918 vom Personal vertretene Auffassung, der Streik sei als Durchsetzung von Forderungen zur wirtschaftlichen Besserstellung der Arbeiter ein legales Instrument⁴³¹, goss nur Öl ins Feuer. Doch erst als die Arbeitnehmer nach zähen Verhandlungen ausdrücklich auf das Streikrecht als Mittel zur Durchsetzung politischer und wirtschaftlicher Forderungen verzichtet hatten, glätteten sich die Wogen. In den Augen beider Parteien war damit der tragfähige Boden für eine «erspriessliche» Zusammenarbeit geschaffen worden.⁴³²

Dass auf Seite der Verwaltung ein gewisses Verständnis für die Anliegen der Arbeiter durchaus vorhanden war, lässt sich aus den Akten herauslesen. Das Unvermögen, grössere Konzessionen zu machen, beleuchtete die Notlage, in der sich das Unternehmen damals befand. Bei anhaltend schlechter Ertragslage und den trotz vorsichtiger Ausgabenpolitik inflationär gestiegenen Personalkosten ver-

mochte die AB das Abgleiten in die Verlustzone nicht mehr aufzuhalten. Anders als heute waren die rechtlichen Grundlagen für staatliche Zuschüsse nicht gegeben. Eine Privatbahn war letztlich auf den Goodwill der Aktionäre und der Subventionsgemeinden angewiesen, um überhaupt überleben zu können. Dies erklärt auch die Sorge der Verwaltung, der viel kritisierte Ausstand des Personals könnte die von den Gemeinden bewilligten Subventionen blockieren.⁴³³

Hilfeleistung und Nachlassverfahren

Da alle Bahnen unter den kriegsbedingten Lasten zu leiden hatten, sah sich der Bund gezwungen, Massnahmen zu deren Sanierung zu treffen. Auf der einen Seite wurden Tarifierpassungen im Personen- und Güterverkehr in der Höhe von 40 bis 110 Prozent bewilligt, auf der anderen Seite die rechtlichen Grundlagen für die Unterstützung notleidender Unternehmen geschaffen, die im «Bundesbeschluss über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmen vom 18.12.1918» enthalten waren.⁴³⁴

Bundesbeschluss über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmen (vom 18. Dezember 1918)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 13. September 1918, beschliesst:

Art. 1: Der Bundesrat wird ermächtigt, gemäss den nachstehenden Bestimmungen in Verbindung mit den Kantonen und Gemeinden dafür zu sorgen, dass der Betrieb von privaten Eisenbahn- und Schiffsahrtsunternehmen, der für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung ist, auch für den Fall aufrecht erhalten bleibt, wo zufolge der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse die Einnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben (Art. 2) nicht ausreichen...

Art. 2: Die Transportunternehmung, die eine solche Hilfeleistung in Anspruch nehmen will, hat mit dem Gesuch um deren Anordnung dem Bundesrat den Nachweis zu erbringen, dass die Betriebsausgaben durch die Einnahmen der Unternehmung mit Einschluss allfällig verfügbarer Mittel und bestehender Subventionsverpflichtungen nicht gedeckt werden...

Art. 5: Die Hilfeleistung erfolgt auf der Grundlage eines Zusammenwirkens des Bundes mit den beteiligten Kantonen, denen anheimgestellt wird, auch Gemeinden beizuziehen.

Art. 6: ... Wenn die Kantone bzw. die Gemeinden grundsätzlich bereit sind, die ihnen auffallende Hälfte des Defizits zu übernehmen, jedoch über die Verteilung dieser Hälfte unter sich eine Verständigung nicht erzielen können, so ist in die Vereinbarung eine Bestimmung aufzunehmen, wonach der Bundesrat diese Verteilung vornimmt...

Die AB sah sich denn auch gezwungen, Bern um «Hilfeleistung» zu ersuchen, worauf der Bund einen Kredit von 100 000 Franken p. a. für die Dauer von 5 Jahren sprach unter der Voraussetzung, dass sich die Gemeinden hälftig daran beteiligten.

Diese Offerte kam nicht zuletzt dank des persönlichen Einsatzes von Bundesrat Haab zustande, der sich im März 1920 in Lohnverhandlungen einschaltete, die wegen umstrittenen Nachsteuerungszulagen zu platzen drohten. Er muss dabei die finanziellen Schwierigkeiten der AB klar erkannt haben, als er sich anerbote, sich persönlich für die Ausrichtung eines jährlichen Bundesbeitrages an die Bahn im Betrage von 50 000 Franken zu verwenden. Dass das Personal nicht mehr länger Opfer von Sparübungen sein konnte, sah er nur zu deutlich; anders lässt sich sein Eingeständnis nicht erklären, die vorgelegte Lohnordnung weise die niedrigsten Ansätze auf, welche ihm in der Behandlung von Lohnkonflikten je unterbreitet worden seien.⁴³⁵

Die versprochene Finanzspritze von 500 000 Franken (inkl. Kantons- und Gemeindebeiträge) — die überdies 1921 angesichts der sinkenden Kohlenpreise auf 335 000 Franken reduziert wurde — vermochte die Finanzmisere jedoch nicht zu beheben.⁴³⁶

1920 ersuchte die AB den Bund um die Rechtswohlthat der Nachlassstundung, gestützt auf das Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmungen vom 25. September 1917.⁴³⁷ Dieser Schritt wurde mit der schlechten Finanzlage des Unternehmens begründet. So musste im Juli 1918 die Verzinsung der Obligationen 1. Ranges eingestellt werden, ebenso wuchsen die schwebenden Schulden auf 630 697 Franken. Schuld an diesen Missständen trugen die Konkurrenzierung der AB durch die Appenzeller Strassenbahn, die Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Last des vor dem Krieg erfolgten Baus der Linie Gossau—Herisau sowie der kriegsbedingte Einnahmenausfall. Weiter wurden die massive Verteuerung der Brennmaterialien und Schmiermittel wie die «massiven» Forderungen des Personals und Arbeitszeitverkürzungen ins Feld geführt.⁴³⁸

Um dem drohenden Konkurs zu entgehen — von den Banken waren keine Mittel zu erhalten, zudem schuldete die AB 1920 der Kohlengenossenschaft 73 000 Franken — wurden folgende Optionen ins Auge gefasst:

1. Die Einführung des elektrischen Betriebes
2. Der direkte Transport von Normalbahnwagen auf der Strecke Gossau—Herisau, sei es durch Legen einer 3. Schiene oder auf Rollschemeln.

Eine Zeit lang war sogar die Möglichkeit des Konkurses oder gar die Übernahme der Bahn durch den Bund geprüft worden. Letzteres kam in den Augen von Bundesrat Haab nicht in Frage wegen der zu erwartenden Opposition in der Westschweiz gegenüber dem wachsenden Staatsapparat.⁴³⁹

Von der Elektrifikation versprach man sich vor allem die Erneuerung des Rollmaterials, dessen Zustand ohnehin zu wünschen übrig liess.⁴⁴⁰ Der voraussichtliche Kapitalbedarf wurde auf rund 4 Mio. Franken beziffert.⁴⁴¹ Am 8. Juli 1920

gewährte das Bundesgericht Nachlassstundung gestützt auf Art. 51 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen vom 25. 9. 1917:

Eine private Unternehmung, welche gestützt auf eine Bundeskonzession als Hauptgeschäft eine Eisenbahn oder die Schifffahrt betreibt, kann — wenn sie zahlungsunfähig geworden ist — die Rechtswohltat des Nachlassvertrages erhalten und zwar auch dann, wenn die Zwangsliquidation gegen sie nicht verlangt ist . . .⁴⁴²

Gemäss vorgeschriebenem Prozedere wurden Experten mit der Schätzung des Verkehrswertes der Bahn beauftragt. Massgeblich für die Ermittlung dieses Wertes waren vor allem der Zustand des Ober- und Unterbaus, des Rollmaterials und die Rentabilität der Bahn.⁴⁴³ Obwohl sich Verwaltungsrat und Bundesbehörden darauf geeinigt hatten, die zur Sanierung der AB notwendigen Schritte einzuleiten, war deren Durchführung mehr als einmal gefährdet. So machte Bern geltend, dass in Sachen Hilfeleistung Bundesgelder erst dann zur Verfügung gestellt würden, wenn die am Unternehmen beteiligten Kantone und Gemeinden die Hälfte der vorgesehenen Investitionen übernehmen würden.⁴⁴⁴ Die zweckgebundenen Gelder sollten vorwiegend für die Deckung der Betriebsausgaben der Jahre 1920 bis 1924 herangezogen werden.

Die Bahngemeinden zeigten allerdings keine allzu grosse Begeisterung, helfend einzuspringen. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen bewilligte mit der Begründung, die lokale Bedeutung der AB rechtfertige keine grösseren Investitionen, einen Beitrag von 3500 Franken; Gossau verpflichtete sich zu einer jährlichen Beitragsleistung von 4500 Franken.⁴⁴⁵

Während die Ausserrhoder Bahngemeinden ihre Unterstützung — wenn auch zum Teil nur mit knappem Mehr — nicht versagten⁴⁴⁶, wandten sich die Innerrhoder Bezirke Schwende, Rüte und Schlatt-Haslen gegen ein finanzielles Engagement in Sachen Hilfeleistung. Da die Ausrichtung des kantonalen Beitrages von deren Zustimmung abhing, wurde die Frage geprüft, ob der Kanton die ganze Subvention übernehmen solle, was aber vom Grossen Rat mit 23 gegen 20 Stimmen abgelehnt wurde.⁴⁴⁷

Vergeblich hatte die Leitung der AB die Bezirksräte zuvor gewarnt, dass bei einem negativen Entscheid der Abbruch der Linie Appenzell—Urnäsch in Erwägung gezogen werden müsste.⁴⁴⁸ Anstelle dieser drakonischen Massnahmen trat dann auf Weisung des Instruktionsrichters ein Notfahrplan, der vorübergehend die Führung von lediglich zwei Zugspaaen täglich zwischen Urnäsch und Appenzell vorsah, in Kraft.⁴⁴⁹

Dieser Notbetrieb darf nicht ausschliesslich als politisches Druckmittel gegenüber Innerrhoden verstanden werden. Da die AB vom Kohlenverband Schweizerischer Transportanstalten wie von der im März 1919 gegründeten Schweizeri-

schen Kohlengenossenschaft nicht mehr beliefert wurde, blieb ihr nämlich gar nichts mehr anderes übrig, als mit den knapp gewordenen Vorräten haushälterisch umzugehen. So heisst es u. a. im Geschäftsbericht von 1921:

Unsere sehr geringen Vorräte wurden durch Brennen von Holz, Braunkohle, Inlandanthrazit, Torf, Hartpech, Briketts gestreckt. Mit Hilfe von befreundeten Bahnen und der Privatindustrie gelang es uns, durchzuhalten — wenn wir schon an gewissen Tagen kein einziges Kilo Kohle unser eigen nennen konnten. Als auf den 30.6. die Kohleneinfuhr freigegeben wurde, atmeten wir erleichtert auf.⁴⁵⁰

Zur Enttäuschung über den negativen Ausgang der Finanzierungsgesuche gesellte sich in dieser kritischen Phase die Auffassung des Bundesgerichtes und der von ihm eingesetzten Experten, dass es richtiger wäre, das Konkursverfahren einzuleiten, weil die Schätzung der Bahn ausserordentlich tief ausgefallen sei. Da allein zur Sanierung der Bahnanlagen und des Rollmaterials, deren jämmerlicher Zustand bemängelt wurde, grosse Beträge eingesetzt werden mussten, empfahlen die Experten, vorläufig auf die Elektrifizierung der Bahn zu verzichten, da keine Rendite zu erwarten war.⁴⁵¹

Angesichts dieser düsteren Prognosen sah es eine Zeit lang so aus, als würde die Säntisbahn Schicksal spielen, als sie sich anerbote, aus eigener Initiative die Strecke Urnäsch—Appenzell zu elektrifizieren und pachtweise zu betreiben. Da also der AB das Heft immer mehr aus der Hand zu gleiten drohte, machte sie die zahlungsunwilligen Innerrhoder darauf aufmerksam, dass ein allfälliges Konkursverfahren von ihnen grössere Opfer verlangen würde als die verweigerte «Hilfeleistung». So hätte die von den Experten festgesetzte Summe von 250 000 Franken, welche den geschätzten kommerziellen Wert der AB darstellte, von den beteiligten Gemeinden und Kantonen aufgebracht werden müssen, nebst den Betriebskosten des Konkursverfahrens (rund 1 Mio. Franken!).

Mit dem Hinweis auf die Vorteile eines «Nachlassvertrages», der das Unternehmen erst noch in die Lage versetzt hätte, in absehbarer Zeit die Subventionsgelder zu verzinsen, gelangte die Direktion der AB erneut mit der Bitte an die Innerrhoder, für die Dauer von fünf Jahren zur Aufrechterhaltung des Betriebes einen jährlichen Beitrag von 15 000 Franken zu leisten, und zwar rückwirkend auf den 1. Juli 1920.⁴⁵²

Mit dem ausdrücklichen Vermerk, künftige Hilfsaktionen nicht präjudizieren zu wollen, schwenkte die Innerrhoder Regierung auf die Linie der AB ein. Am 28. Februar 1921 beschloss der Grosse Rat, sich rückwirkend auf den 1.7.1920 an der «Hilfeleistung» zu beteiligen.

Damit waren die Voraussetzungen geschaffen, um das vom Bundesgericht am 23.12.1920 bewilligte «Nachlassverfahren» einzuleiten.⁴⁵³ Primär galt es nun, die

«privilegierten Forderungen» zu befriedigen. Hauptgläubiger waren die SBB, welchen die AB rund 140 000 Franken schuldete.⁴⁵⁵

Da keine Reserven zur Deckung der privilegierten Forderungen vorhanden waren, suchte die Bahn die beteiligten Kantone und Gemeinden um eine Garantieleistung von 60 000 Franken nach, welcher um so leichter entsprochen werden konnte, als inzwischen die Beitragsleistungen vom Bund infolge der gesunkenen Brennmaterialkosten von 500 000 auf 355 000 Franken reduziert worden waren und die somit eingesparten Mittel der oben erwähnten Zweckbestimmung zugeführt werden konnten.

Verteiler für die Garantiesumme von 60 000 Franken

Kanton St.Gallen	Fr.	4 200.—
Gossau	Fr.	5 400.—
Herisau	Fr.	20 400.—
Waldstatt	Fr.	3 600.—
Urnäsch	Fr.	8 400.—
Kanton Appenzell I.Rh.	Fr.	18 000.—
Total	Fr.	60 000.—

*Verteiler für die Hilfsaktion*⁴⁵⁶

	1920	1921	1922	1923	1924	Total	%
Bund	17 500	40 000	40 000	40 000	40 000	177 500	50
Kanton SG	1 225	2 800	2 800	2 800	2 800	12 425	
Gossau	1 575	3 600	3 600	3 600	3 600	15 975	8
Herisau	5 950	13 600	13 600	13 600	13 600	60 350	
Waldstatt	1 050	2 400	2 400	2 400	2 400	10 650	
Urnäsch	2 450	5 600	5 600	5 600	5 600	24 850	27
Kanton AI	5 250	12 000	12 000	12 000	12 000	53 250	15
Total	35 000	80 000	80 000	80 000	80 000	355 000	100

Nach der Genehmigung des Nachlassvertrages wurde der Finanzierungsmodus der vereinbarten Hilfeleistung festgelegt; so sollten in den Jahren 1921 bis 1924 pro Quartal je 20 000 Franken ausbezahlt werden. Das Kapital war in den Jahren mit Betriebsüberschüssen nach Massgabe von Artikel 9 des Bundesbeschlusses über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen vom 18.12.1918 bis zu 3 Prozent zu verzinsen und mit einem Prozent zu amortisieren.⁴⁵⁷

Im November 1921 genehmigte der Bundesrat den Hilfeleistungsvertrag, worauf dann die erste Kredittranche im Betrage von 35 000 Franken überwiesen

wurde.⁴⁵⁸ Es wäre nun verfehlt anzunehmen, damit sei der Weg frei geworden für eine radikale Sanierung des angeschlagenen Unternehmens. Die zur Verfügung gestellten Mittel sollten ja sinngemäss lediglich für die Aufrechterhaltung des Betriebes sorgen, also im Klartext das Überleben der AB ermöglichen. Grund zu einer euphorischen Stimmung bestand jedenfalls nicht.

Die kritischen zwanziger Jahre

Die 1924 auslaufende Stützungsaktion erwies sich als ein Schlag ins Wasser, da sie die Gesundung der Bahn nicht ermöglichte. Nun wieder auf sich allein gestellt, sah sich das Unternehmen angesichts der nach wie vor prekären finanziellen Lage zur Ergreifung drastischer Massnahmen wie Lohnabbau von durchschnittlich 10 Prozent und Reduktion des Personalbestandes gezwungen.⁴⁵⁹ Überzeugt, dass parallel zu solchen Massnahmen auch die Verwaltungskosten reduziert werden sollten, wurde geprüft, ob nicht die Leitung des Betriebes der BT anvertraut oder gar eine Zusammenarbeit mit der Appenzeller Strassenbahn oder der Säntisbahn ins Auge gefasst werden sollte.⁴⁶⁰ Da die vorgeschlagenen Sparmassnahmen beim Personal auf Widerstand stiessen, wurde eine Expertenkommission — bestehend aus den Herren Ingenieur Bener, Direktor der Rhätischen Bahn; Ingenieur Kesselring, Direktor der Bodensee-Toggenburg-Bahn und Gewerkschaftssekretär Bratschi — ins Leben gerufen.⁴⁶¹

Direktor Bener ging mit der AB hart ins Gericht. Messerscharf formulierend führte er aus, dass die geringen Reserven der AB nicht ausreichen würden, um das Leben dieses «todkranken Bähnchens» um mehr als ein bis zwei Jahre zu verlängern. Seine Schlussfolgerung lautete: Entweder stiller Anschluss an die BT oder Konkurs!⁴⁶²

Der Expertenbericht enthielt denn auch nicht beschönigende Worte, sondern stellte eine ernüchternde Bestandesaufnahme dar. U. a. wurde festgehalten, dass

- das Mitschleppen veralteten Wagenmaterials den Betrieb ungebührlich verteuere
- die am 1.10.1913 erfolgte Eröffnung der Linie Herisau—Gossau die Erwartungen nicht erfüllt habe, da sich mit dem Bau dieses Teilstückes die finanzielle Lage der AB netto verschlechtert statt verbessert hatte.

Weiter wurde auf die altbekannte Tatsache hingewiesen, dass erfahrungsgemäss das Teilstück Urnäsch—Appenzell ausser in der Hochsaison zu schwache Frequenzen aufweise.

Alles in allem hielt der Bericht unmissverständlich fest, dass trotz Nachlassverfahren lediglich an ein «Weitervegetieren» zu denken war. Wie düster die Zukunft beurteilt wurde, erhellen folgende Worte:

Wir stehen somit vor der Erscheinung, dass von einem durch die Rentabilität begründeten nennenswerten, kommerziellen Wert der AB nach Massgabe der für die nächsten Jahre zu stellenden Prognose mit Sicherheit nicht gesprochen werden kann. So kann es nicht weitergehen!⁴⁶³

Mit Recht muss aber darauf hingewiesen werden, dass das Unternehmen ausgerechnet in jenen Jahren zur Abtragung einer Bauschuld gezwungen war, als die kriegsbedingte Teuerung das Budget auf der Personalseite über Gebühr belastete und den Gesamthaushalt aus dem Gleichgewicht brachte.

In diesem Zusammenhang sollte aber auf gewisse strukturelle Mängel der Linie Gossau—Herisau hingewiesen werden. Wohl wurde diese ihrer Aufgabe einigermaßen gerecht, den Verkehr aus dem Westen (Richtung Zürich) abzunehmen, da sämtliche Schnellzüge der SBB in Gossau anhielten. Punkto Stückgutverkehr war die Schmalspur eindeutig benachteiligt. Um dem zeitraubenden Umlad in Gossau aus dem Weg zu gehen, wickelte sich der Wagenladungsverkehr nach und von Herisau hauptsächlich über St.Gallen ab.

Der AB fehlten die Mittel für die Einführung eines Rollschemelbetriebes, geschweige denn für die Modernisierung bestehender Anlagen. Der Nachlassvertrag hatte sich als ungenügendes Instrumentarium zur Reservebildung erwiesen, so dass die AB eigentlich nur durch Neuaufnahme von Fremdkapital hätte Neuanschaffungen tätigen können.⁴⁶⁴

Da nach dem Auslaufen der Hilfeleistung an weitere Subventionen nicht zu denken war, lag der Schluss nahe, die Sparschraube anzuziehen. Dieser Weg führte nach Meinung der Experten nur über einen Personalabbau. Die geplante Entlassung von 6 Mitarbeitern wirbelte einigen Staub auf. Der Schweizerische Eisenbahnverband intervenierte in dieser Frage beim Schweizerischen Eisenbahndepartement, das sofort seine vermittelnden Dienste anbot. Die Direktion der AB machte jedoch klar, dass sie an den Kündigungen festhalte und nicht gewillt war, ihre Politik zu ändern. Es wurde den Beteiligten klar, dass eine als Solidaritätskundgebung geplante Arbeitsniederlegung als Dienstverweigerung aufgefasst und mit aller Härte geahndet worden wäre.⁴⁶⁵

Der Personalabbau wurde konsequent durchgeführt. Auf der Verwaltungsebene entschloss man sich zu einer «Direktionsgemeinschaft» zwischen Appenzeller Bahn, Appenzeller Strassenbahn und Sântisbahn. Die drei Unternehmen wurden vorerst Herrn Schnurrenberger als Gemeinschaftsdirektor und seinem Stellvertreter, Herrn Schläpfer, Betriebschef der Sântisbahn, anvertraut.⁴⁶⁶

1926 wurde beschlossen, die Zusammenarbeit zu vertiefen. Die anvisierte Betriebsgemeinschaft hatte jedoch lediglich Bestand bis Ende 1928. Während sich die Appenzeller Strassenbahn verselbständigte, kam es zu einem Schulterschluss zwischen Appenzeller Bahn und Sântisbahn.⁴⁶⁷

Elektrifikation

Obschon man bereits im Zusammenhang mit der Hilfeleistung die Elektrifizierung der AB in Erwägung gezogen hatte, da sie die dringend erwünschte Erneuerung des Rollmaterials ermöglicht hätte, musste aus Kostengründen vorerst darauf verzichtet werden. Dies, obwohl die rechtlichen Voraussetzungen dazu seit dem Erlass des Bundesgesetzes über die Unterstützung von privaten Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes vom 2.10.1919 gegeben waren. Da aber mit unverhältnismässig hohen Investitionskosten von gegen 3 Mio. Franken gerechnet werden musste (hohe Kupferpreise!), glaubte man angesichts der sinkenden Kohlenpreise noch einige Jahre warten zu können.⁴⁶⁸

Als Übergangslösung beantragte die Direktionskommission dem Verwaltungsrat, der Anschaffung von zwei Motortriebwagen zuzustimmen. Bei diesen diesel-elektrischen Fahrzeugen vom Typ BCFm 2/4 handelte es sich um die ersten Schmalspur-Triebfahrzeuge dieser Art in der Schweiz. Sie waren ein Gemeinschaftswerk der Gebrüder Sulzer (Dieselmotor), der Maschinenfabrik Oerlikon (elektrische Ausrüstung) und der Schweizerischen Waggonfabrik Neuhausen (Wagenbau). Ausschlaggebend für diese Bestellung waren die niedrigen Betriebskosten, die sich auf 10 Rp./km beliefen, während für die Dampflokomotiven ein Betrag von rund 45 Rp. je km eingesetzt werden musste.⁴⁶⁹

Ende der zwanziger Jahre liess sich der Ersatz der Dampflokomotive jedoch nicht mehr länger hinausschieben. Dank der niedrigen Kupferpreise und der ungenügenden Arbeitsauslastung in der Maschinenindustrie liess sich ein Baukredit von 1 580 000 Franken errechnen, was einer Einsparung von rund 50 Prozent gegenüber früheren Offerten entsprach. In diesem Betrag waren erst noch ein neues Werkstattgebäude, ebenso die Anschaffung von vier Personentriebwagen BCe 4/4 und zwei neue Personenwagen enthalten.⁴⁷⁰ Die Finanzierung sah die hälftige Beteiligung durch den Bund vor, der Rest schlüsselte sich wie folgt auf:

Gemeinde Herisau	Fr. 278 160.—	
Gemeinde Urnäsch	Fr. 107 950.—	
Gemeinde Waldstatt	<u>Fr. 61 820.—</u>	Fr. 447 930.—
Kanton St.Gallen	Fr. 64 385.—	
Gemeinde Gossau	<u>Fr. 64 385.—</u>	Fr. 128 770.—
Kanton Appenzell I.Rh.	Fr. 173 300.—	
Bezirk Gonten	<u>Fr. 15 000.—</u>	
Übertrag	Fr. 188 300.—	<u>Fr. 576 700.—</u>

Übertrag	Fr. 188 300.—	Fr. 576 700.—
Bezirk Appenzell	Fr. 15 000.—	
Bezirk Rüte	Fr. 5 000.—	
Bezirk Schwende	<u>Fr. 5 000.—</u>	<u>Fr. 213 300.—</u>
Total		Fr. 790 000.—

Rückblickend darf festgehalten werden, dass sich die vergleichsweise späte Elektrifizierung gelohnt hatte, da die AB von einem wirtschaftlichen Wellental profitierte. Rasches Handeln seitens des Verwaltungsrates wie der Gemeinden war angezeigt. Hierin aber nur ein Spiegelbild eines Gesinnungswandels der Direktion zu sehen, wäre verfehlt, denn der Entscheid zu elektrifizieren war weitgehend ein Sachzwang. In der Vergangenheit begangene Fehler bestimmten vorwiegend das Gesetz des Handelns; der Zustand des Rollmaterials entsprach während Jahrzehnten den Minimalanforderungen an Komfort.

Wäre es nach dem Willen von Sachkundigen gegangen, wäre die Bahn bereits 1906 elektrifiziert worden mit einem Kostenaufwand von 738 000 Franken. 1917 wurde unter dem Eindruck der gestiegenen Brennmaterialkosten erneut der Ruf nach schleunigster Elektrifizierung laut, allerdings verliefen die Verhandlungen über allfällige Stromlieferungen im Sande.⁴⁷²

Im November 1931 fasste dann der Verwaltungsrat den Entschluss, auf die weisse Kohle umzustellen, worauf die Direktion vom Verwaltungsrat zur Aufnahme eines Darlehens von 1 580 000 Franken ermächtigt wurde.⁴⁷³

Von Brücken und andern festen Bauten



AB. Die Kaubachbrücke ist die bedeutendste Kunstbaute der Appenzeller Bahn; die alte stammte aus dem Jahre 1886.

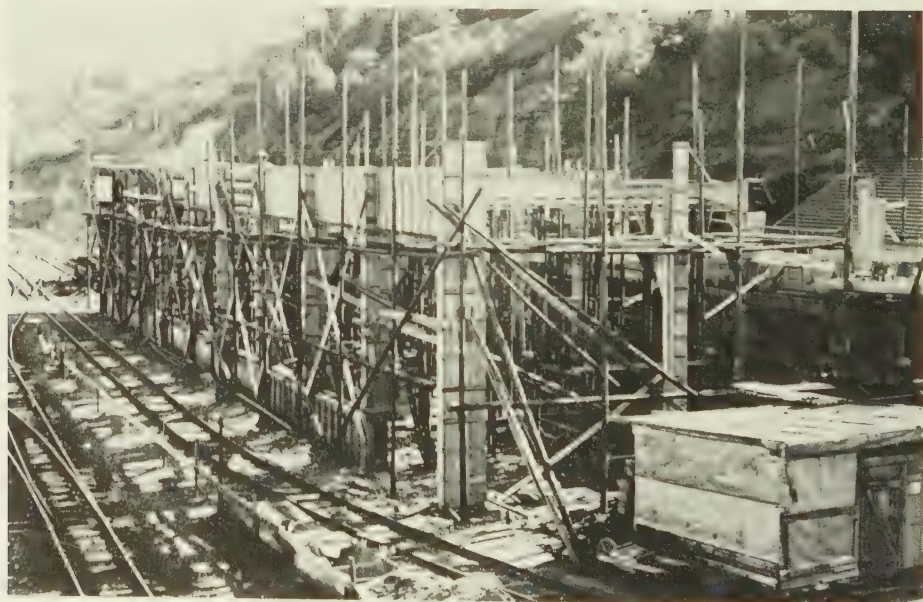


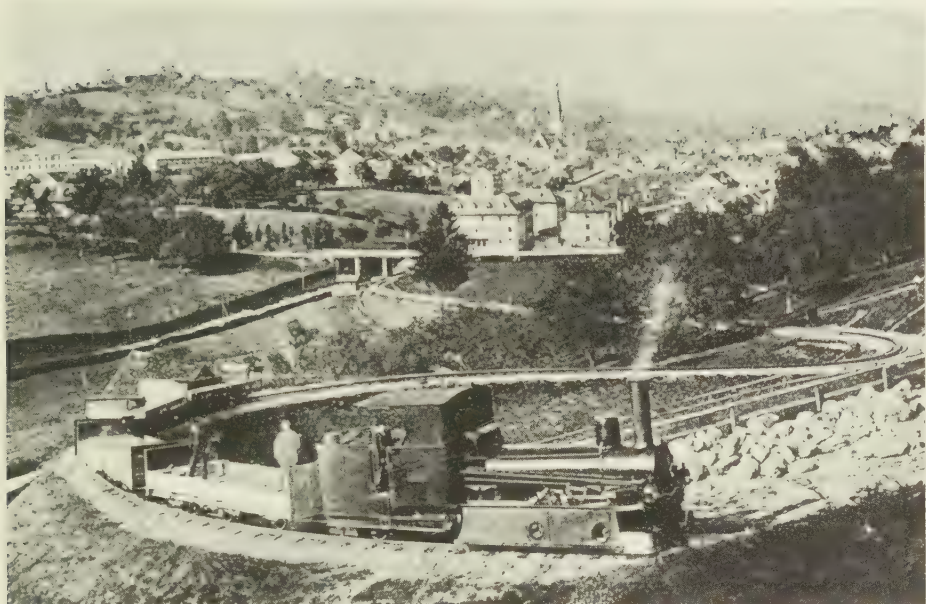
AB. 1973/74 wurde eine neue Kaubachbrücke erbaut; sie überquert in einer Höhe von 37 m das tiefe Tobel.



Oben: AB. Bau des neuen Bahnhofs Herisau.

Unten: AB. Depotneubau in Herisau, vor der Elektrifikation (1932).





Oben: SGA. Frühling 1889, die «Gais» führt Bauzug in der Ruckhaldenrampe.
 Unten: SGA. Viadukt Appenzell, 1903.



Die Privatbahnhilfe

Ruf nach staatlicher Unterstützung

Dank Hilfeleistung und Nachlassvertrag gelang es der AB wohl, sich über Wasser zu halten, nicht aber zu gesunden. Die knappen Mittel reichten nie zu einer Sanierung aus, wie sie wünschbar gewesen wäre. Zwar wiesen die Rechnungsergebnisse ab 1925 wieder steigende Überschüsse auf, doch liessen sich strukturelle Mängel der Bahn wie Schmalspurbetrieb (und somit geringer Güterverkehr) und wetterabhängige Frequenzen mit sommerlichen Verkehrsspitzen nie wegdiskutieren. Es fehlte die Kontinuität im Betriebsablauf; die Monate November bis April waren eigentliche Flaumonate mit schlechtem Geschäftsgang. Die Elektrifizierung der Bahn brachte zwar eine gewisse Trendumkehr, indem die Substanz der Bahn zu einem Zeitpunkt gestärkt wurde, als Preise und Materialkosten tief waren.

Die Einnahmen gingen aber nach einem rapiden Anstieg im Jahre 1934 trotz modernisierter Bahn wieder stetig zurück. Vermehrt machte sich das Automobil als Konkurrent der Bahn bemerkbar. So vermochte es erfolgreich das Transportmonopol der Bahn zu brechen.

Die AB war allerdings kein Einzelfall; generell stellte sich das Problem der Bahnsanierung auch auf Bundesebene. 1930 wiesen die Schweizerischen Bundesbahnen in ihrer Schrift «Caveant Consules» in einem besonderen Abschnitt auf die labile Finanzlage der Staatsbahn hin. Diese war hauptsächlich auf die Überbürdung zahlreicher bahnfremder Leistungen und Lasten zurückzuführen. Darunter fielen u.a. unentschädigte Leistungen für die Postverwaltung, die Verschiebung von Tarifierhöhungen in den Kriegsjahren 1915/1918 trotz grosser Defizite, unentschädigte Militär- und Kriegstransporte, Anschaffung von Güterwagen zur Sicherung der Landesversorgung, Notstandsarbeiten wie die Einführung der elektrischen Zugförderung in einer Periode hoher Preise und Löhne.

Der Hilferuf wurde gehört, der Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartementes forderte in der Sitzung des Nationalrates vom 22.9.1932 «radikale Massnahmen» angesichts der beängstigenden Finanzlage der Bundesbahnen.

Der erste Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz datierte vom 1.6.1934. Die Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes am 5.5.1935 verzögerte das ganze Verfahren, bis aufgrund eines überarbeiteten Entwurfes eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen das Vernehmlassungsverfahren eingeleitet werden konnte.

Personal- und versicherungspolitische Aspekte (sogenannte Personalartikel, Frage der Pensions- und Hilfskasse), die ursprünglich eng mit diesem Gesetz verknüpft werden sollten, blockierten jedoch diese Vorlage während Jahren. Erst als am 30.5.1941 der Bundesrat die vorläufige Neuordnung der Bezüge und der Versicherung des Bundespersonals geregelt hatte, war der Weg frei für die endgültige Ausarbeitung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dieses wurde von den beiden Kammern am 23.6.1944 verabschiedet und vom Souverän am 21.1.1945 mit 389 000 Ja gegen 297 000 Nein angenommen.

Während der erste Teil des Gesetzes Organisatorisches beinhaltete, bildete der zweite Teil die Grundlagen für den Finanzhaushalt und die Entschuldung der SBB. Der Bund übernahm nach Inkrafttreten des Gesetzes 900 Mio. Franken auf eigene Rechnung, während 400 Mio. Franken weiterhin in der Bilanz aufgeführt wurden, aber nach Massgabe der Finanzlage der SBB variabel verzinst werden konnten.⁴⁷⁴

Kaum waren die ersten Schritte auf dem Wege der Sanierung der SBB getan, meldeten sich die appenzellischen Privatbahnen Appenzeller Bahn, St.Gallen-Gais-Appenzell-Bahn (SGA), Rorschach-Heiden-Bahn, Trogenerbahn (TB), Altstätten-Gais-Bahn (AG) und die Säntisbahn (SB) zu Wort. In einer Eingabe an die Kantonsregierungen von Appenzell Ausser- und Innerrhoden und St.Gallen forderten sie die Gleichbehandlung mit den SBB. Dies mit der Begründung, dass die beiden appenzellischen Halbkantone keine Bundesbahnstation besäßen, was die Sanierung des appenzellischen Eisenbahnnetzes durch den Bund rechtfertige. Die Petenten wiesen ausserdem auf die ungerechte Verteilung der Eisenbahnlasten hin, welche die appenzellischen Gemeinden im Vergleich zu anderen Orten härter treffen würden.⁴⁷⁵

Der Bund wurde aufgefordert, an die gesamten Aufwendungen einen Mindestbeitrag von 9 650 000 Franken zu übernehmen:

Es wäre dies nichts anderes, als die nachträgliche Übernahme eines Teils der Kosten und Leistungen, die der Bund ohnehin für ein Bahnnetz in den beiden Kantonen gehabt hätte.

Begründet wurde diese Forderung mit dem Hinweis auf die nicht vergüteten besonderen Leistungen während des Ersten Weltkrieges wie verschiedene Militär- und Kriegsmaterialtransporte, Verluste infolge Beschlagnahme von Kohlen, Tarifmassnahmen aus politischen Erwägungen, Verzicht auf Personalentlassungen trotz Verkehrsrückgang.

Tatsächlich sah sich der Bund bei der Vorbereitung der Bundesbahnhilfe einer Reihe von solchen kantonalen Beitragsgesuchen gegenüber, empfanden es doch viele Kantone als ungerecht, an die Sanierung der Bundesbahnen beitragen zu müssen, sie — die für ihre Bahnen grosse Opfer gebracht hatten.

Am 23. April 1937 wurde der Bundesversammlung der Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen vorgelegt. Nach verschiedenen Verbesserungen — unter anderem sah das Gesetz eine Zweiteilung vor — übersprang es am 6. 4. 1939 die parlamentarischen Hürden und trat am 1. November gleichen Jahres als Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahnen und Schiffsahrtsunternehmungen in Kraft.⁴⁷⁶

Abschnitt 1 legte fest, dass sich der Bund nach Massgabe dieses Gesetzes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnen und Schiffsahrtsunternehmungen beteilige, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben dienen. Zu diesem Zwecke wurde ein Kredit von 125 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Weitere 15 Mio. Franken wurden für die technische Erneuerung kleinerer, kaum lebensfähiger Unternehmungen reserviert, deren Bedeutung «für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes derselben» unbestritten war (Abschnitt II).⁴⁷⁷

Umstrittene Fusionspläne

Um auch kleinere Unternehmungen an der Bundeshilfe zu partizipieren, wurde mit Artikel 12 eine Bestimmung in den Gesetzestext aufgenommen, welche die Fusion kleinerer Betriebe zu einem grösseren, tragfähigen Unternehmen ermöglichte, das die Bedingungen von Artikel 1 zu erfüllen imstande war. Laut einer Privatunterredung von Ständerat Ackermann (AR) mit Bundesrat Pilet Golaz war dieser Artikel eigens für die appenzellischen Bahnunternehmungen geschaffen worden.⁴⁷⁸

Doch schon im Stadium der Vernehmlassung dieses Bundesgesetzes machten besorgte Stimmen auf die Problematik einer Zusammenlegung der appenzellischen Bahnen aufmerksam, denn nur komplett neues Rollmaterial hätte ein nahtloses Übergehen vom Adhäsions- auf den Zahnstangenbetrieb ermöglicht.⁴⁷⁹

Da also ohne Fusionen kaum Aussicht auf Bundeshilfe bestand, wurde der Direktor der Emmental-Bahn — Braun — mit der Ausarbeitung eines Gutachtens betraut, das Aufschluss über die Form eines solchen Zusammenschlusses geben sollte. Dieser vertrat die Auffassung, dass von den 7 in Frage kommenden Unternehmen nur 4 — nämlich die AB, die SGA, die SB und die AG — geeignet schie-

nen, ein Einheitsunternehmen zu bilden. Braun wies nach, dass eine betriebliche Zusammenlegung Vorteile bringe, die sich auch finanziell sehr günstig auswirkten. Dieses neue Gebilde, genannt «Appenzeller Bahnen», sollte zwei Hauptverkehrsadern (Gossau—Appenzell—Wasserauen und St.Gallen—Gais—Appenzell) und eine Nebenverkehrsader (Altstätten—Gais) haben.⁴⁸⁰

Noch vor Inkrafttreten des erwähnten Bundesgesetzes forderte die Ausserrhoder Regierung die AB auf, ihren Anspruch auf Privatbahnhilfe unverzüglich anzumelden.⁴⁸¹

In einer Eingabe an die Regierungen beider Appenzell und St.Gallen ersuchten die vier genannten Bahnen die kantonalen Behörden um Unterstützung ihrer Sanierungsbestrebungen. Unter Hinweis auf das Gutachten Braun wurde betont, der gute Wille sei vorhanden, ein zusammenhängendes schmalspuriges Eisenbahnnetz von über 60 Kilometern Betriebslänge zu schaffen.⁴⁸²

Die Weichen schienen gestellt, der gute Wille zur Zusammenarbeit war offenbar vorhanden. Bei näherem Zusehen muss aber von einem blossen Lippenbekenntnis gesprochen werden, denn die Hoffnungen auf ein rasches Zusammengehen waren trügerisch. Was als verheissungsvoller Neubeginn aussah, entpuppte sich in der Folge zu einem jahrelangen Seilziehen zwischen Bund, Kanton und den Gemeinden der Regionen Mittelland und Hinterland, die ihre ureigenen Interessen partout gewahrt wissen wollten.

Um es vorwegzunehmen: Was im 7. Sanierungsplan «G» nach viereinhalbjährigem Studium schliesslich festgehalten wurde, nämlich die Verwirklichung von zwei paarweisen Fusionen AB/AWW und SGA/AG, entsprach — Gutachten hin oder her — im Grunde genommen eher der politischen Realität als dem Wunsdenken, in einem interregionalen Schmalspurnetz den Betrieb aller vier Bahnen unter einem Dach zusammenzufassen. Diese These lässt sich glaubwürdig belegen, wurde doch an der Direktionskommissionssitzung der AB vom 29.8.1939 (also vor der obenerwähnten Eingabe der appenzellischen Bahnen) in Anspielung auf die gescheiterte Direktionsgemeinschaft aus den Jahren 1922 bis 1928 klar in dem Sinne Position bezogen, dass die AB den «schweren Weg» gehe, «wenn wieder mit der SGA zusammengearbeitet werden müsse». Dies waren wahrlich nicht die besten Voraussetzungen für ein von allen Vorurteilen unbelastetes Neuordnen der gegenseitigen Beziehungen. Nun, vorerst schien das Gutachten Braun den entscheidenden Impuls ausgelöst zu haben, als Verhandlungsbasis für die vom Bund gewünschte Fusionierung zu dienen. Allerdings wurde schon bald von der AB die Auffassung vertreten, die von Braun als Nebenverkehrsader taxierte Altstätten-Gais-Bahn sei als «Hemmschuh» von den Fusionierungsgesprächen vorderhand auszuklammern und ein Zusammenschluss von SGA, AB und AWW in die Wege zu leiten.⁴⁸³

In der Tat sah dann auch der Sanierungsplan «A» vom 19. 6. 1943 eine Dreierfusion vor!

Ohne bestimmte Beschlüsse zu fassen, pflegten Vertreter der Ostschweizer Regierungen wie Delegierte der betroffenen Bahnen und des Eidgenössischen Amtes für Verkehr im März 1941 einen Meinungsaustausch. Obwohl die Gewährung der Bundeshilfe nur von der Bereitschaft der Kantone und der Privatbahnen abhing, einer rechtlichen Fusionierung grundsätzlich zuzustimmen, ohne sich im Detail für die eine oder andere Variante festzulegen, schwelte bereits der Konflikt EAV — appenzellische Privatbahnen, welche sich erfolgreich gegen eine Viererfusion wehrten.⁴⁸⁴

Am 27. 6. 1941 reihte der Bundesrat die Appenzeller Bahnen in die Gruppe der nach Abschnitt I des Privatbahnhilfegesetzes (PHG) zu sanierenden Bahnen ein. Lediglich die AG sollte wegen ihrer wesentlich ungünstigeren Finanzstruktur aufgrund von Abschnitt II des PHG saniert und dann integriert werden, wobei auch vorübergehend deren Ersatz durch einen Trolleybusbetrieb aufgegriffen, dann aber wieder fallengelassen wurde.⁴⁸⁵

Bevor sich die Fusionspläne aber konkretisierten, wurde im Auftrag des EAV und der betroffenen Bahnunternehmungen von K. Braun, Burgdorf, ein Gutachten über die finanziellen Auswirkungen einer Dreierfusion abgefasst; dieses sah Einsparungsmöglichkeiten in der Höhe von 67 770 Franken vor. Als Sitz des fusionierten Bahnunternehmens war Appenzell vorgesehen, von wo aus die drei Bahnen mit einem möglichst geringen Personalaufwand verwaltet werden sollten.⁴⁸⁶

Dieser Bericht diente dem EAV als Verhandlungsgrundlage anlässlich einer weiteren Konferenz mit den beteiligten Kantonsregierungen und Bahnen im Juli 1942. Dabei legte der Direktor des EAV — Cottier — die Bundeshilfe in der Grössenordnung von 1 bis 1,25 Mio. Franken fest unter der Voraussetzung, dass die beteiligten Kantone und Gemeinden die gleiche Summe aufbrachten. Während sich die Regierungen von AI und SG sowie die AB und AWW mit den Vorschlägen Cottiers einverstanden erklärten, verhielten sich die Ausserrhoder Regierung und die SGA abwartend, worauf der SGA bedeutet wurde, dass sie keinen Anspruch auf Bundeshilfe erheben könne, wenn sie einer Fusion im Wege stünde. Dieser Wink mit dem Zaunpfahl weichte die einmal bezogenen Fronten keineswegs auf. Als das EAV mit einem detaillierten Fusionsplan aufwartete (Dreierfusion), sprachen sich die Regierungsräte beider Appenzell, die Gemeinden Herisau, Urnäsch, Waldstatt, Teufen, Bühler und Gais am 4. 9. 1942 in einer ersten Stellungnahme gegen eine Dreierfusion aus. Tags darauf setzten sich die Vertreter der SGA (Landammann Hofstetter) und der AB (Landammann Ackermann) in einer weiteren Konferenz mit dem EAV für zwei Doppelfusionen ein.

Cottier blieb in dieser Frage hart, erklärte sich aber bereit zu prüfen, ob die Sanierung der AB und AWW eventuell durch eine Fusion mit der BT ermöglicht werden könnte.

Die ablehnende Haltung der SGA betreffend Dreierfusion entsprang weitgehend der Befürchtung, in einem geplanten Dreiecksverhältnis von den beiden anderen Bahnen (AB, AWW) majorisiert zu werden. Ausserdem glaubte sie, buchhalterisch besser dazustehen als die AB, womit sie aus ihrer Sicht ungleich an der Bundeshilfe partizipieren würde, da bedeutende Mittel aufgewendet werden müssten, um die Schulden der AB wie auch der AWW zu tilgen, bevor auch die SGA von der gewährten Hilfe profitieren würde. Dieses waren die Gründe, welche die SGA bewogen, zwar grundsätzlich einer Fusion zuzustimmen, aber sich eine definitive Stellungnahme vorzubehalten, bis ein ausgereifter Sanierungsplan vorlag.⁴⁸⁷

Erste Sanierungspläne

Obwohl aus bekannten Gründen der Verwirklichung der Dreierfusion bereits im Planungsstadium Steine in den Weg gelegt worden waren, hielten die Bundesbehörden am einmal eingeschlagenen Weg fest. Dies kam im ersten von insgesamt 7 Sanierungsplänen zum Ausdruck, der am 19. Juni 1943 vorlag. Die drei Bahnen AB, SGA und AWW sollten demnach mit einem Aufwand von 1 450 000 Franken saniert werden.⁴⁸⁸

Da der Bund ohne grosse Rücksichtnahme auf spezifisch appenzellische Wünsche den Sanierungsplan «A» quasi als «Fait accompli» durchzusetzen gewillt war, war dessen Verwirklichung in den Augen der Betroffenen zum vorneherein zum Scheitern verurteilt.

Um einen Ausweg aus festgefahrenen Positionen zu finden, wurden in der Folge auf beiden Seiten intensive Kontakte gepflegt. Im Mai 1943 tagten u. a. in Appenzell unter dem Vorsitz des Präsidenten der Eidgenössischen Kommission für Privatbahnhilfe — Dr. Amstalden — Vertreter des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, der beiden appenzellischen Halbkantone, der Gemeinden Gossau, Herisau, Urnäsch und Waldstatt sowie Vertreter der Appenzeller Bahn und der Elektrischen Bahn Appenzell—Weissbad—Wasserauen, ehemals Säntisbahn.⁴⁸⁹

Während Innerrhoden sowohl eine Zweier- als auch eine Dreierfusion befürwortete, wandte sich der Ausserrhoder Landammann Hofstetter als Vertreter der Ausserrhoder Regierung gegen letztere Variante und vertrat die Ansicht, die vom Bund offerierten 1,45 Mio. Franken stünden in keinem Verhältnis zum Betrag, den die Appenzeller Steuerzahler an die Bundesbahnen und Privatbahnhilfe bei-

gesteuert hätten. Er befürwortete deshalb eine Aufstockung des Betrages auf «bescheidene» 3,8 Mio. Franken — dies unter Anrechnung des Tatbestandes, dass die Kantone Appenzell Inner- und Ausserrhoden keinen Meter Bundesbahn besitzen.

Der Direktor des EAV — Cottier — wehrte sich gegen solche übertriebenen Forderungen mit dem Argument, der Bund habe anlässlich der Elektrifizierung der AB Hilfe geleistet, und zwar in Form eines variabel verzinslichen Darlehens in der Höhe von 1 856 000 Franken.

Da sich im Laufe der Verhandlungen auch der Ausserrhoder Ständerat Ackermann gegen eine Dreierfusion aussprach, welche gegen den Wunsch Ausserrhodens, der beteiligten Gemeinden und der SGA nicht durchgesetzt werden sollte, endete die Konferenz ohne Konsens; die Bereitschaft zu weiteren Gesprächen war aber durchaus vorhanden.⁴⁹⁰

Das EAV versuchte hierauf den Widerstand gegen die von ihm als Patentlösung hartnäckig verfolgte Dreierfusion zu brechen, indem es das Angebot machte, den beteiligten Kantonen und Gemeinden an die von ihnen geleisteten Elektrifikationskosten 1,25 Mio. Franken zu vergüten und Appenzell Innerrhoden für die Sanierung der AWW mit 200 000 Franken zu entschädigen, zusätzlich zum angekündigten Subventionsbeitrag von 1,45 Mio. Franken.⁴⁹¹

Doch die Ausserrhoder Regierung liess sich nicht erweichen. Mit dem Hinweis, der Bundesbeitrag sei absolut ungenügend — um nicht zu sagen herausfordernd bescheiden, versuchte sie dem EAV ihre unnachgiebige Haltung in der Fusionsfrage mit folgenden Worten deutlich zu machen:

Die Privatbahnen seien bei uns nicht einfach Nebenlinien wie in allen jenen Kantonen, wo die SBB dominieren, sondern Lebenslinien und Hauptadern des herwärtigen Verkehrssystems. Gemeinden und Wirtschaftsgebiete sind Träger der Bahn. Eine Verbindung der Gemeinden des Hinterlandes mit denjenigen des Mittellandes zur Betriebsgarantierung einer künstlich zusammengesetzten Bahn wäre aber verfehlt und den Interessen einer erspriesslichen Förderung des Bahnwesens in unserem Kanton zuwiderlaufend. Infolge der geographischen und wirtschaftlichen Trennung von Hinterland und Mittelland bestehe keine Möglichkeit der Überwindung der Eigengesetzlichkeit und gewissen Konkurrenz ihrer Bahnen. Vielmehr würde ein gesundes und loyales Konkurrenzverhältnis durch unorganische und somit störende Kupplungsmanöver beeinträchtigt. So wie die Gemeinden schon seit Jahrzehnten für ihre Bahn die Lasten getragen haben, so würden sie es auch in Zukunft eher tun als für ein *entwurzeltes fusioniertes Unternehmen*.⁴⁹²

Die Sanierungspläne «B» und «C» vom 30.12.1943 bzw. 28.4.1944

Da also die Dreierfusion wenig Aussicht auf Verwirklichung hatte, versuchte der Ausserrhoder Regierungsrat das EAV zu bewegen, die einzelnen Bahnunternehmungen nach Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes zu sanieren unter Umgehung einer Fusion. Im Bestreben, einer Lösung näherzukommen, erklärte der

Bundesrat — gestützt auf einen Beschluss vom 28.4.1944 — diese Variante für verbindlich. Ohne den Sanierungsplan «A» vom 19.6.1943 ungültig zu erklären, wurde nun die Möglichkeit geschaffen, die AB und SGA einzeln zu sanieren gestützt auf Abschnitt II des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung an private Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmen vom 6.4.1939 — allerdings unter der Bedingung, dass die AB die AWW käuflich erwerbe.

Als dritte Variante tauchte der bereits seit längerem diskutierte Plan auf, die AB nach Ankauf der AWW mit der BT zu verschmelzen. Vorgeschlagen war u.a. auch das Legen einer dritten Schiene von Herisau nach St.Gallen, was das Führen direkter Züge von der Gallusstadt bis Wasserauen ermöglicht hätte. Obwohl dieses Projekt im November 1946 noch einmal auftauchte, wurde es dann endgültig fallengelassen.⁴⁹³

Definitive Beschlüsse hingen aber von der Stellungnahme der SGA zu den neuen Vorschlägen ab. Bevor aber die vom EAV eingeräumte Bedenkzeit über Annahme oder Ablehnung des Sanierungsplanes vom 30.12.1943 (Sanierung nach Abschnitt II des PHG) [ohne Fusion] abgelaufen war, bekundeten der St.Galler Regierungsrat und die Standeskommission von AI ihre ablehnende Haltung, so dass sich eine Vernehmlassung seitens der SGA erübrigte.⁴⁹⁴

Sanierungspläne «D» (15.1.1945), «E» (26.2.1947), «F» (26.2.1947) und «G» (4.10.1947)

Da nun weder an eine Dreierfusion noch an die Einzelsanierung der appenzellischen Bahnen zu denken war, blieb dem EAV nichts anderes übrig, als neue Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Zuvor wurde die SGA vom EAV aufgefordert, bis Ende November 1944 endgültig zur Frage eines allfälligen Zusammenschlusses mit der AB und AWW Stellung zu nehmen. Die SGA liess jedoch diesen Termin verstreichen, da sie inzwischen mit der AG Kontakt aufgenommen hatte mit der Absicht, deren Sanierung selbst an die Hand zu nehmen. Das Ausbleiben einer klaren Antwort an das EAV signalisierte deutlich das geringe Interesse der SGA an einer Fusion mit der AB. Der St.Galler Regierungsrat billigte das Vorgehen der SGA ausdrücklich, indem er die grundsätzliche Bereitschaft bekundete, an der Sanierung der SGA mitzuwirken, wenn dadurch der Weg für eine Sanierung der AG mit anschliessender Verschmelzung der beiden Unternehmen geebnet würde.⁴⁹⁵

Zur Klärung der verfahrenen Situation sassen die beteiligten Parteien am 15. Januar 1945 unter dem Vorsitz des EAV in St.Gallen erneut an den Verhandlungstisch. Den Teilnehmern wurde nun erstmals das Projekt einer Viererfusion

präsentiert, allerdings unter der Bedingung, dass die Altstätten-Gais-Bahn auf Autobusbetrieb umgestellt würde.⁴⁹⁶ Die Anwesenden schienen von der Offerte des EAV überrascht zu sein und vermieden vorerst eine klare Stellungnahme zugunsten der Viererfusion (Sanierungsplan «D» vom 15.1.1945, Vorschlag Viererfusion: AB, AWW, SGA und AG, Ersetzung des Bahnbetriebes der Altstätten-Gais-Bahn durch Autobusbetrieb), da sie die Behandlung der Zweierfusion SGA/AB erwartet hatten, versprachen aber, den neuen Vorschlag des EAV wohlwollend zu prüfen. Eine Festlegung schien nicht vordringlich, da das EAV sich ohnehin noch nicht genau auf die Viererfusion versteifen wollte, sondern — parallel zu seinem Vorschlag — weiterhin die Frage einer Fusion AB/AWW mit der BT prüfen wollte.⁴⁹⁷

Der weitere Gang der Dinge wurde von der SGA insofern präjudiziert, als ein von ihr in Auftrag gegebenes Gutachten der Herren Miescher/Rebsamen über die Frage «Auto- oder Bahnbetrieb der AG» sich für die Beibehaltung des Bahnbetriebes aussprach, was das EAV trotz gegenteiligen Argumenten ihres Automobilexperten Hohl zur Ausarbeitung des Sanierungsplanes «E» bewog, nach welchem die AG als Bahn erhalten bleiben sollte (Sanierungsplan «E» vom 26.2.1947).

Nachdem vorübergehend auch eine Doppelfusion SGA/AG, also ein Zusammenschluss unter Einbezug der rekonstruierten Zahnradbahn Altstätten—Gais in Erwägung gezogen wurde, reifte im Herbst 1947 der Boden für eine alle Seiten befriedigende Lösung.

Erneut musste das EAV seine bis anhin oft bewiesene Flexibilität unter Beweis stellen. Am 4. Oktober 1947 einigte man sich auf zwei Doppelfusionen AB/AWW und SGA/AG, womit das EAV — auf Drängen des Ausserrhoder Landammanns Ackermann — endgültig auf die geplante Viererfusion verzichtet hatte. Der vom Bund in Aussicht gestellte Beitrag von 2,1 Mio. Franken wurde auf die beiden neu geschaffenen Unternehmen aufgeteilt, allerdings unter der Voraussetzung, dass sich die beteiligten Kantone und Gemeinden finanziell ebenso stark engagierten.⁴⁹⁸

Somit waren seit dem 27. Juni 1941, als der Bundesrat auf Antrag der Eidgenössischen Expertenkommission für Privatbahnhilfe (EEK) und gestützt auf Artikel 12 des Privatbahnhilfegesetzes (PHG) die Appenzeller Bahn (AB), die Elektrische Bahn St.Gallen—Gais—Appenzell (SGA), die Elektrische Bahn Appenzell—Weissbad—Wasserauen (AWW, bis 1938 Sämtisbahn) sowie Altstätten-Gais-Bahn (AG) in die Gruppe der nach Abschnitt I des Gesetzes zu sanierenden Unternehmen einzureihen, rund 6½ Jahre verstrichen.

Misst man den Einsatz der beteiligten Parteien am erzielten Resultat, so mag der Erfolg bescheiden sein, doch dürfte der Nutzen für die einzelnen Unterneh-

men doch grösser gewesen sein, als dies die oft langwierigen Verhandlungen zeitweise vermuten liessen.

Hauptgrund für die Verzögerung dürfte in erster Linie der an die Bundeshilfe geknüpfte Vorbehalt der rechtlichen Fusion aller vier Unternehmen gewesen sein, an der vom Eidgenössischen Amt für Verkehr (EAV) recht zäh festgehalten wurde.

Warum bei den im Vergleich zu anderen Landesgegenden eher kleineren appenzellischen Privatbahnen nicht Hand zu einer betrieblichen Vereinfachung geboten wurde, ist in der Tat auf den ersten Blick nicht einzusehen.

Altherr, der in seiner Dissertation speziell auf die Problematik der Fusionsbestrebungen der appenzellischen Bahnen einging und deren Werdegang bis ins Detail nachzeichnete, liefert ebensowenig eine rationale Erklärung wie wir dies aufgrund unabhängigen Aktienstudiums zu tun vermögen. Diesbezügliche Versuche können sich nur darin erschöpfen, einige Interpretationsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Die plausibelsten Argumente für das Scheitern einer grosszügigen Lösung dürften zweifellos die beteiligten Parteien selbst geliefert haben. So begründeten die beiden Halbkantone AI und AR in ihren Eingaben vom 12. resp. 20.3.1947 an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement den Wunsch nach zwei Doppelfusionen hauptsächlich damit, dass eine Viererfusion unzweckmässig sei, weil diese Bahnen zu sehr mit den durch sie erschlossenen Kantonsgebieten zusammenhängen und infolge ihrer durch die geographischen Verhältnisse, die historischen Traditionen und die Verschiedenartigkeit und Abgeschlossenheit der Struktur bedingten Autonomien keineswegs in der gleichen Gesellschaft vereinigt werden können:

Eine Viererfusion wäre ein naturwidriges Gebilde, das eine Störung der bisher ungetrübten Nachbarschaft herbeiführen könnte.⁴⁹⁹

Die gleichen Argumente tauchten bereits im Jahre 1943 in einer Stellungnahme der Ausserrhoder Regierung an die AB, SGA und AWW zum Sanierungsplan «A» vom 19.6.1943 auf — verbunden mit dem Vorwurf an die Adresse Berns — dass die Schöpfer dieses Planes für die geschichtliche und volkswirtschaftliche Entwicklung unserer Bahnen so wenig Verständnis aufbringen wie für die Psychologie des Appenzellervolkes.⁵⁰⁰ Ob mit dieser Umschreibung lediglich das eigene Unvermögen der Appenzeller Regierung kaschiert werden sollte, aufgrund mangelnder gesetzlicher Grundlagen selbst zur Lösung der materiellen Probleme der erwähnten Bahnen beizutragen, sei dahingestellt.⁵⁰¹

Wenn man nun die «Herren von Bern» auf die besonderen Verhältnisse des Appenzellerlandes aufmerksam machen wollte, so trifft es zu, dass die erwähnten Bahnen sich gerade wegen der besonderen topographischen Verhältnisse weitge-

hend nach St.Gallen orientieren. Dies führte ja auch dazu, dass die beiden Bahnunternehmungen AB/SGA als eigentliche Stichbahnen völlig unabhängig voneinander geplant und realisiert wurden und der Gedanke einer Verflechtung dieser beiden Unternehmen kaum je debattiert wurde, was ja die unterschiedlich gewählten Betriebsarten und das in den Jahresberichten immer wieder zum Ausdruck kommende Konkurrenzdenken deutlich manifestiert.

Aus diesem Blickwinkel gesehen schätzte Bern die appenzellischen Besonderheiten zum Teil falsch ein. Erschwerend wirkte aber auch der Umstand, dass das EAV im Kanton Appenzell A.Rh. keinen starken Verhandlungspartner fand, da dieser mangels gesetzlicher Grundlagen keinerlei Kompetenzen hatte, eine allseits befriedigende Lösung speditiv herbeizuführen. Somit war er einfach Sprachrohr der die Eisenbahnen finanzierenden Gemeinden, welche immer wieder auf ihre Autonomie pochten, diesen Begriff aber gelegentlich allzu stark strapazierten. Ausserdem kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Verflechtung von wichtigen Bahnfragen mit politischen Interessen es den verantwortlichen Instanzen kaum erlaubte, eine optimale Lösung im Sinne des EAV zu finden, zumal zwei Regierungsvertreter in den Verwaltungsräten der zu fusionierenden Unternehmen AB und SGA sassen.⁵⁰²

Da diese Herren gegensätzliche Interessen vertraten, entstand auf Kantonsebene gewissermassen ein Patt, so dass von dort her zur Lösung in der umstrittenen Fusionsfrage kaum starke Impulse ausgingen. Vielmehr lag die Entscheidungsbefugnis in dieser Angelegenheit bei den Gemeinden. Somit ist es weiter nicht erstaunlich, dass die traditionellen Gegensätze zwischen den Mittelländer und Hinterländer Gemeinden nicht kanalisiert werden konnten. Dass die Bahngemeinden in erster Linie um das Wohl der von ihnen subventionierten Bahnen besorgt waren, ist verständlich, befürchteten sie doch, in einem fusionierten Unternehmen an Terrain zu verlieren.⁵⁰³ Andererseits kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass vom rein betrieblichen Standpunkt aus die ausgearbeiteten Lösungen im Sinne einer wirtschaftlichen Unternehmensführung hinter politischem Eigennutz zurückzustehen hatten. Obwohl unbestritten war, dass gerade die beiden Kantone Appenzell vom Privatbahnhilfegesetz profitieren würden, zeigten sich die beiden Bahnen AB und SGA wenig kompromissbereit. Schweren Herzens sah die AB einer erneuten Zusammenarbeit mit der SGA entgegen, waren doch die Wunden aus der Zeit der Gemeinschaftsdirektion noch nicht verheilt (siehe Kapitel Gemeinschaftsdirektion ASt, AB, SB).

Auch die SGA machte unmissverständlich klar, dass sie sich gegen die Preisgabe ihrer Eigenständigkeit wehren wollte.⁵⁰⁴ Im Grunde genommen suchte man gar keine Fusion, sondern wollte an der Bundeshilfe partizipieren in Würdigung des besonderen Umstandes, dass das Appenzellerland keinen Meter Bundesbahn

besitze. In diesem Sinne hatte sich 1937 der Ausserrhoder Ständerat Ackermann nach Rücksprache mit seinem Innerrhoder Kollegen Locher geäussert, als er sich in Bern nach klaren Richtlinien für die Verteilung der im Privatbahnhilfegesetz vorgesehenen 125 Bundesmillionen erkundigte. Bundesrat Pilet soll ihm geantwortet haben, dass Artikel 12 des PHG eigens für die appenzellischen Bahnunternehmen aufgenommen worden sei. Dieser Artikel sah ausdrücklich die Fusion kleinerer Unternehmen zu grösseren vor, um betriebliche Vereinfachungen zu ermöglichen.⁵⁰⁵

Der Zwang zu fusionieren widersprach jenen Kreisen, welche die Berechtigung zur Sanierung allein darin legitimiert sahen, dass der Bund bis dato keine appenzellischen Bahnen mitfinanzieren half. Die Ausserrhoder Regierung konnte jedenfalls ihre Enttäuschung nicht verhehlen, als der Bund in seinem ersten Sanierungsplan jegliche Subventionsleistung von einer Dreierfusion abhängig machte, womit die Bedeutung der appenzellischen Bahnen als eigentliche Lebenslinien und Hauptadern des herwärtigen Verkehrssystems herabgemindert wurde.⁵⁰⁶ Auch die SGA wandte sich gegen die vom Bund vorgelegten Pläne, während die AB und AWW eine Fusion befürworteten. In der zustimmenden Haltung der AB sah die SGA nichts anderes als einen Versuch, sie zu bevormunden.⁵⁰⁷

Wenn nun heute lediglich eine Betriebsgemeinschaft, also keine Fusion im rechtlichen Sinne, zwischen beiden Unternehmen besteht, trägt diese Form der Zusammenarbeit der politischen Struktur Ausserrhodens wie der Entstehungsgeschichte der beiden Unternehmen am ehesten Rechnung.

Die Appenzeller Strassenbahn

Die Gründerjahre

Erste Bestrebungen, das Appenzeller Mittelland mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz zu verknüpfen, gehen auf das Jahr 1872 zurück. Dank der Initiative von Landammann Roth versammelten sich in Teufen im November 1872 Vertreter von fünf Gemeinden, um die Möglichkeit einer Bahnverbindung mit St.Gallen zu diskutieren. In der Folge wurde eine Kommission mit der Aufgabe betraut, verschiedene Projekte zu prüfen und entsprechende Kostenvoranschläge auszuarbeiten. Obwohl nicht weniger als 8 Varianten — wovon 3 von St.Gallen direkt nach Teufen und 5 von St.Gallen nach Speicher, mit Fortsetzung nach Trogen und nach Teufen—Bühler—Gais — ausgearbeitet wurden, einigte man sich schliesslich darauf, sich im Rahmen eines kantonalen Eisenbahnnetzes auf die Bahnlinie Gais—Teufen—Speicher—St.Gallen zu konzentrieren, zumal die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen ihre tatkräftige Mithilfe angeboten hatte.⁵⁰⁸

Hohe Kosten sowie die überaus starke Inanspruchnahme der SLB durch den Bau der Linie Winkeln—Herisau—Urnäsch führten dazu, dass das ehrgeizige Projekt auf die lange Bank geschoben werden musste.

Erst 10 Jahre später sollten die Initianten ihre Anstrengungen belohnt sehen, als der Direktor der Vereinigten Schweizer Bahnen — der St.Galler D. Wirth-Sand — reges Interesse am Bau einer schmalspurigen Strassenbahn von St.Gallen nach Gais bekundete. Schon seit geraumer Zeit hatten sich die VSB mit dem Gedanken befasst, ihre Kopfstation Chur mit den bündnerischen Bergtälern zu verbinden. Ähnlich wie der Gründer der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen — Dubs — anerkannte D. Wirth-Sand die Notwendigkeit, in Ergänzung des bestehenden Hauptbahnnetzes jene Regionen mit der Eisenbahn zu erschliessen, deren Verkehrsaufkommen das Anlegen kostenintensiver Normalspurbahnen nicht rechtfertigte.

Wohl unter dem Eindruck des Scheiterns der hochfliegenden Pläne von alt Bundesrat Dubs wandte er sich jedoch gegen jene Schmalspurbahnen, «die nach

Schablone der Normalspurbahnen gebaut und betrieben werden, sich von diesen weniger durch geringere Anlage- und Betriebskosten als nur durch die den Verkehr ausserordentlich erschwerende Verschiedenheit des Betriebsmaterials unterscheiden». Er befürwortete jene Sekundärbahnen, «welche befähigt sind, sich dem Terrain, das sie benützen müssen, möglichst anzuschliessen und beliebige Steigungen und Kurven mit Leichtigkeit zu überwinden, die keinen grossen Raum beanspruchen und demzufolge entweder die Benutzung der vorhandenen Fahrstrassen oder jedenfalls die Erstellung eines nur wenig kostenden Bahnkörpers sowie die Anwendung eines leichten Transportmaterials ermöglichen und deren Leistungsfähigkeit endlich sowohl hinsichtlich der Transportpreise als auch der Fahrgeschwindigkeit bedeutende Vorteile im Vergleich mit dem Strassen-transport bietet und sich wenigstens einigermaßen der Leistungsfähigkeit der Normalspurbahnen nähert».

Wirth-Sand wollte also vor allem auf ein kostenintensives eigenes Trasse verzichten. Ihm schwebte der Bau von Strassenbahnen vor, die nach Möglichkeit bereits vorhandenen Strassen folgen sollten. Angesichts der topographischen Vielfalt des Bündnerlandes erwiesen sich solche Projekte lange Zeit als Utopie, rückten aber dank der Erfindung einer für Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb gleichzeitig zu verwendenden Lokomotive durch den «Maschinen-Inspektor» der VSB — Ingenieur Klose — durchaus in den Bereich des Möglichen.

Da die für einen Versuchsbetrieb ursprünglich vorgesehene Strecke Chur—Churwalden einen zu wenig rentablen Betrieb versprach, erhoffte man sich nun vom Bau der *Strecke St.Gallen—Gais* jene positiven Resultate, welche gleichermaßen die Grundlagen für den Bau eines bündnerischen Schmalspurnetzes bilden sollten. Vorgesehen war der Bau einer rund 14 km langen Bahn von St.Gallen nach Gais mit einer Spurweite von lediglich 75 cm und Minimalkurvenradien von 20 m. Der gesamte Aufwand wurde auf bescheidene 850 000 Franken beziffert, da die Erbauer auf die Gratisüberlassung des Trasses hofften.⁵¹⁰

Im November 1882 konnte der Präsident der Generaldirektion der VSB — D. Wirth-Sand — den Aktionären eröffnen, dass von dem für den Bau besagter Strassenbahn in Aussicht genommenen Privatkapital von 500 000 Franken deren 480 000 Franken gezeichnet worden waren. Von den Anliegergemeinden erwartete er eine Subvention von 400 000 Franken und die kostenlose Abtretung des für die Stationsgebäude notwendigen Bodens, von den Kantonen die Bewilligung zur Mitbenützung der Staatsstrassen durch die geplante Bahn.⁵¹¹

Der Ausserrhoder Regierungsrat durchkreuzte jedoch die Pläne der Initianten, indem er auf einer Minimalfahrbahnbreite der Strasse von 4,8 m beharrte, sich gegen die vorgesehene Spurweite von 75 cm wandte und die Wahl der Meterspur für verbindlich erklärte.

Das Tauziehen um die Frage der Mitbenützung der Strasse sowie die Forderung der Subventionsgemeinden Gais, Bühler und Teufen an die Initianten, detaillierte Baupläne vorzulegen — was diese aus Kostengründen ablehnten — führte zu einer unliebsamen Verzögerung des geplanten Bauwerkes. Der mit diesem Projekt verbundene Wunsch, möglichst billig und speditiv zu bauen, schien nicht in Erfüllung zu gehen.⁵¹²

Vor allem die von den St.Galler Behörden gemachte Auflage, dass die Bahn den städtischen Verkehr nicht tangieren dürfe und deshalb bis zur «Nesthöhe» ein eigenes Trasse angelegt werden musste, liess die ursprünglich auf 850 000 bis 900 000 Franken geschätzten Baukosten auf rund 1,5 Mio. Franken ansteigen. Dank des persönlichen Einsatzes von D. Wirth-Sand liessen sich die Kapitalgeber von den zu erwartenden Mehrkosten nicht abschrecken und zogen ihr bereits einbezahltes Kapital nicht zurück.⁵¹³

Am 3. Juni 1885 waren alle Hindernisse so weit weggeräumt, dass die Herren Dr. O. Roth, Joh. Tobler (beide aus Teufen) und E. Zollikofer-Wirth (aus St.Gallen) den Bund um die Erteilung eines Konzessionsgesuches für ihr geplantes Vorhaben ersuchten, welchem dann am 25. Juni 1885 entsprochen wurde.⁵¹⁴

Ein eigens gewähltes «Provisorisches Komitee» — bestehend aus dessen Präsident D. Wirth-Sand, St.Gallen; Hofrat Alexander Pflaum, Stuttgart; Ratsherr Rechsteiner, Bühler; Obrichter Tobler, Teufen und Gemeinderichter Preisig, Gais — setzte sich tatkräftig für die Realisierung der Bahn ein.⁵¹⁵

Wichtigste Aufgabe war die Sicherung des Baukapitals. Von dem in den Statuten auf 500 000 bis 850 000 Franken festgesetzten Baukapital waren bis zur Generalversammlung der Aktionäre am 7. 9. 1887 1023 Aktien à Fr. 500.—, also insgesamt Fr. 511 500.—, gezeichnet worden. Gleichentags konnte die Gründung der Firma «Appenzeller Strassenbahn-Gesellschaft» bekanntgegeben werden. Voraussetzung dazu war das Zustandekommen eines Subventionsvertrages mit den Gemeinden Gais, Bühler, Teufen, St.Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizer Bahnen gewesen.

Die einzelnen Gemeinden beteiligten sich am einbezahlten Kapital von 600 000 Franken wie folgt:

Gais	Fr. 200 000.—
Bühler	Fr. 100 000.—
Teufen	Fr. 200 000.—
St.Gallen	Fr. 75 000.—
VSB	Fr. 25 000.—
Total	Fr. 600 000.—

Mit der Übertragung der Konzession an die «Appenzeller Strassenbahn-Gesellschaft» schritt die Gründungsversammlung am 7.9.1887 auch gleich zur Wahl eines 9köpfigen Verwaltungsrates, der sich aus den Herren

D. Wirth-Sand, Präsident, St.Gallen

Nationalrat J. Eisenhut, Teufen

Johannes Tobler, Teufen

alt Direktor Th. Fornaro, St.Gallen

Dr. med. Otto Roth, Teufen

E. Zollikofer-Wirth, St.Gallen

Regierungsrat J. Zuberbühler, Gais

alt Nationalrat D. Hofstetter, Gais

alt Gemeinderichter J. U. Tobler, Bühler

zusammensetzte.⁵¹⁶

Kaum waren die Voraussetzungen zum Bahnbau erfüllt, konnte die Planung und Realisierung des Projektes in die Wege geleitet werden. Vom Gedanken her, eine möglichst restriktive Ausgabenpolitik zu befolgen, sollten womöglich die für den Betrieb notwendigen Räumlichkeiten in bereits bestehenden Gebäuden eingerichtet werden. Die VSB bekundeten ihre Bereitschaft, administrative Aufgaben zu übernehmen, ebenso zeigten sie sich bei der Beschaffung des Rollmaterials überaus hilfreich. So wurden bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur drei vom ehemaligen Ingenieur der VSB — Klose, mittlerweile Obermaschinenmeister der k. württembergischen Staatseisenbahnen — für den Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb konstruierte Dampflokomotiven, weiteres Rollmaterial bei den VSB in Auftrag gegeben.⁵¹⁷

Ein besonderes Augenmerk galt aber der Sicherstellung des Baukapitals in der Höhe von ca. 1,550 Mio. Franken. Da am Tage der Konstituierung der Gesellschaft (7.9.1887) erst 1 111 500 Franken verfügbar waren, entschloss sich die Appenzeller Strassenbahn-Gesellschaft zur Aufnahme eines Anleihe von 500 000 Franken bei der Schweizerischen Unionbank gegen ein Pfandrecht in ebensolcher Höhe. Die Finanzierungsaktion ging glatt über die Bühne; bis im März 1889 war das gesamte Aktien- und Subventionskapital einbezahlt.⁵¹⁸

Weniger reibungslos als die Finanzierungsaktion gestalteten sich die Bauarbeiten, denn witterungsbedingte Rutschungen und Entwässerungen führten zu unliebsamen Verzögerungen.

Am 30. September 1889 konnte schliesslich die Bahn dem Betrieb übergeben werden.⁵¹⁹

Die technischen Besonderheiten der Appenzeller Strassenbahn lockten in der Folge nicht nur Touristen, sondern auch viele Eisenbahnfachleute an. Da der Bahn bekanntlich bis ausgangs Stadt die Benützung der Staatsstrasse untersagt

war, musste sie gezwungenermassen im Gebiet der «Ruckhalde» auf beschränktem Raum möglichst rasch an Höhe gewinnen, d. h. rund 76 m bis zur Haltestelle Riethüsli auf einer Strecke von rund 2,2 km. Die zur Überwindung der Höhendifferenz verwendeten Minimalradien von 30 m waren nur dank der von Ingenieur Klose konstruierten Dampflok möglich. Diese technische Meisterleistung wurde in zahlreichen Fachzeitschriften erwähnt, u. a. auch in der «in allen Weltteilen verbreiteten technischen Zeitschrift» «Engineering», was auch den technischen Direktor der «Kaiserlichen Japanesischen Staatsbahnen» aus Yokohama im Jahre 1893 bewog, die Bahn an Ort und Stelle zu besichtigen.⁵²⁰

Zur grossen Zufriedenheit des Verwaltungsrates und der Bahnkunden bewährte sich das neue Rollmaterial so gut, dass der Verwaltungsrat in seinem zweiten Rechenschaftsbericht an die Aktionäre auf die erfolgreich verlaufenen Probefahrten und das grosse Leistungsvermögen dieses Loktyps hinweisen und gleichzeitig daran erinnern durfte, dass ohne «die genialen Erfindungen und Konstruktionen des Herrn Baurath Klose» diese Bahn nicht hätte gebaut werden können.⁵²¹ Der Glaube an die Technik allein war allerdings kein Garant für einen rentablen Betrieb. Die vielgepriesene grosse Zukunft der Bahn sollte sich vorerst einmal positiv im Betriebsergebnis niederschlagen. Der Reiz des neuen Verkehrsmittels zog in der Tat anfänglich viele Leute an, so dass die Bahn zeitweise den Ansturm kaum zu bewältigen vermochte. An den ersten schönen Sonntagen wurden jeweils gegen 2000 Passagiere befördert; im ersten Winter glätteten sich aber die Wogen bereits. Schon früh war zu erkennen, dass die Appenzeller Strassenbahn nicht nur lokalen Verkehr aufzunehmen, sondern ähnlich wie ihre Konkurrentin — die Appenzeller Bahn — als Ausflugsbahn zu dienen hatte (Alpsteingebiet!).

Die ungleich verteilten Verkehrsspitzen führten dazu, dass sich die Verwaltung der ASt nicht in der Lage sah, dem am 1. Dezember 1890 in Kraft getretenen «Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. 6. 1890» zu entsprechen, d. h. dem Personal jeden dritten Sonntag einen Freitag zu gewähren. Da aber gerade an den Wochenenden die doppelte Anzahl Züge geführt werden musste, machte das Eisenbahndepartement die Konzession, «dass es in Anbetracht unserer schwierigen Betriebsverhältnisse und namentlich des ausserordentlich starken Sonntagsverkehrs auf Zusehen hin gestatten wolle, dass während den Sommermonaten für das Maschinen- und Zugpersonal der freie Sonntag durch einen freien Werktag ersetzt werden dürfe, immerhin in der Meinung, dass die freien Sonntage während der übrigen Zeit des Jahres nachgeholt werden».⁵²²

Erste Schwierigkeiten

Obwohl von Anbeginn an lebhaft Frequenzen die Existenzberechtigung der Bahn untermauerten, blieben auch diesem Unternehmen Schwierigkeiten nicht erspart. Wie die meisten schweizerischen Bahnunternehmungen musste auch die ASt erfahren, dass unvorhergesehene Ausgaben die vorhandenen Reserven rasch dahinschmelzen liessen, so dass das Budget keine allzu grossen Sprünge zulies.

Da mit Rücksicht auf die Geldgeber seinerzeit die Baukosten möglichst tief angesetzt worden waren, ergab sich nun im Nachhinein ein finanzieller Mehrbedarf von rund 236 150 Franken, so dass die Gesamtkosten der Bahn auf 1 947 650 Franken stiegen. Die zusätzlichen Aufwendungen verteilten sich auf folgende Posten:

Stationsgebäude in St.Gallen	Fr. 100 000.—
Lokomotiv-Remise in St.Gallen	Fr. 45 000.—
Erstellung eines Kreuzungsgleises in Teufen und Anschaffung einer 4. Lok	Fr. 67 000.—

Um die «schwebenden Schulden» decken zu können, sollten die noch verfügbaren 597 Aktien I. Ranges à Fr. 500.— (total Fr. 298 500.—) nach Möglichkeit den am Bau beteiligten Gemeinden zum Kauf angeboten werden. Die Subventionsgemeinden konnten sich nicht zu diesem Schritt entschliessen, erklärten sich aber bereit, im Verhältnis zu ihrer ersten Einzahlung ein Kapital von 300 000 Franken gegen Aushändigung von Obligationen II. Ranges vorzuschliessen. Einzig die Politische Gemeinde von St.Gallen verweigerte ihre Beitragsleistung, worauf das Kaufmännische Directorium von St.Gallen in die Lücke sprang.⁵²³

Die zusätzlichen Aufwendungen führten denn auch dazu, dass im Jahre 1891 die Ausgaben leicht über den Einnahmen lagen. Zieht man die starke Inanspruchnahme der Finanzen durch die Verzinsung der Obligationen in Betracht, muss wohl in den ersten Jahren von einer angespannten Finanzlage gesprochen werden. Zum Glück sackten die Einnahmen nicht allzu tief ab, sondern verliefen weitgehend linear, bis sie ab 1894 wieder kontinuierlich anstiegen; die Ausgaben konnten sogar in den ersten Jahren reduziert werden.⁵²⁴

Da aber der ungünstige Rechnungsabschluss des Jahres 1891 die Verzinsung der am 31. März 1892 fälligen Coupons ersten Ranges nicht ermöglichte und jeder einzelne Titelinhaber — gestützt auf das Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen — die Liquidation des Unternehmens hätte beantragen können, lud der Verwaltungsrat der ASt die Obligationäre I. Ranges zu einer Besprechung ein.⁵²⁵

Der Präsident des Verwaltungsrates — Herr Landammann J. Zuberbühler in Gais — unterstrich dabei vor allem den gemeinnützigen Charakter des ganzen Unternehmens, dessen Bau keine spekulativen Züge getragen habe und betonte, dass die ASt hauptsächlich im Hinblick auf das dringende Bedürfnis einer zeitgemässen Verbindung des appenzellischen Mittellandes mit St.Gallen gebaut worden war. Er versuchte also, die anwesenden Kapitalgeber daran zu erinnern, dass die Initianten zur Verwirklichung ihres Ziels bedeutende Opfer geleistet und nur sehr leise an die Möglichkeit gedacht hatten, für die eingesetzten Mittel auch etwas zu erhalten.⁵²⁶

Gewiss, bei jenen Gläubigern, die sich bewusst waren, dass die ASt nicht in erster Linie als gewinnorientiertes Unternehmen geführt werden konnte, fanden diese Worte Anklang. Andere hingegen riefen nach einer rigorosen Sparpolitik. Infolgedessen beauftragte der Verwaltungsrat der ASt Ingenieur Löffler, Betriebschef der Tösstalbahn, die Möglichkeiten nach weiteren Einsparungen zu sondieren. Dieser kam zum Schluss, dass sich jährlich bei «Unterhalt und Aufsicht» der ASt höchstens 10 000 Franken einsparen liessen.

Trotz guten Ratschlägen allerseits liessen sich vorderhand keine grösseren Einsparungen realisieren. Dies erklärt, warum auch 1894 die Mittel nicht ausreichten, die fälligen Zinsen zu bezahlen. War bereits 1893 da und dort die Bahn ermahnt worden, ihren Verpflichtungen nachzukommen, war es nun höchste Zeit, Hand zu bieten zu einer gütlichen Regelung zwischen Schuldner und Gläubigern, um dem drohenden Konkurs zu entgehen.⁵²⁷ Im Jahre 1894 wurden dann die Weichen zur Konsolidierung des Unternehmens gestellt: Den Inhabern der Obligationen I. Ranges wurde vereinbarungsgemäss ein Drittel der ausstehenden Zinsen aus den Jahren 1892 bis 1895 ausbezahlt, während jene II. Ranges auf ihre Ansprüche verzichteten. Auf einen Schlag wurde somit die ASt von einer existenzbedrohenden Zinsenlast befreit.⁵²⁸

Ausbaupläne

Nachdem die ASt die Talsohle durchschritten hatte und die erzielten Gewinne die Verzinsung der Obligationen I. und II. Ranges ab 1895 wieder erlaubten, befasste sich der Verwaltungsrat ernsthaft mit der Weiterführung der Bahn nach Appenzell. Dieses Projekt war bereits vom Gemeinderat Gais ins Auge gefasst worden, der zu diesem Zweck auf eigene Kosten Pläne und Kostenvoranschläge ausarbeiten liess.⁵²⁹

Allerdings besaßen die Herren Landammann C. Sonderegger und Ingenieur J. U. Deutsch, beide aus Appenzell, seit dem 23.6.1887 eine Konzession für den

Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Appenzell, eventuell von Eggerstanden nach Gais. Diese Konzession wurde am 31. Januar 1896 erneuert, verfiel dann aber im Jahre 1898.⁵³⁰

Damit waren die Voraussetzungen gegeben, den Bau dieser Strecke selbst an die Hand zu nehmen. Eine entsprechende Eingabe der Appenzeller Strassenbahn-Gesellschaft vom 29. 5. 1899 wurde hingegen von den Bundesbehörden nicht berücksichtigt. Mit Rücksicht auf den früheren Konzessionsinhaber C. Sonderegger wurde ihm und seinen Mitbewerbern Dr. Du Riche-Preller (Ingenieur in Zürich), Brown, Boveri & Cie. in Baden und W. Stellmacher-Sonderegger in Arbon die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von da über Weissbad nach Wasserauen erteilt.⁵³¹

Da auch dieses Projekt trotz erneuter Fristerstreckung nicht bis zu dem auf den 15. 5. 1902 festgelegten Termin realisiert werden konnte, drang die ASt trotz Hin-fall erwähnter Konzession am 15. 3. 1901 im Jahre 1902 mit ihrem Anliegen end-lich durch.⁵³²

Sogleich wurde Ingenieur Kürsteiner mit der Ausarbeitung der Baupläne und der Aufstellung eines Kostenvoranschlages beauftragt. An die auf 860 000 Fran-ken geschätzten Baukosten sicherte der Innerrhoder Grosse Rat auf Begehren der ASt einen Beitrag von 160 000 Franken zu, ebenso bewilligte er das Gesuch um Mitbenützung der Strasse durch die geplante Bahn. Die Aktionäre pflichteten am 9. 3. 1903 der Erhöhung des Aktienkapitals auf 1 Mio. Franken zu.⁵³³

Ebenso reibungslos wickelte sich die Restfinanzierung des Baukredites ab, der auch eine Reserve für die Anschaffung von neuem Rollmaterial enthielt; 500 000 Franken wurden von der St.Galler Handelsbank vorgeschossen, Gemeinden und Private teilten den Restbetrag von 508 000 Franken wie folgt:⁵³⁴

Gemeinde Gais	Fr. 50 000.—
Gemeinde Bühler	Fr. 30 000.—
Gemeinde Teufen	Fr. 40 000.—
Politische Gemeinde St.Gallen	Fr. 80 000.—
Ortsgemeinde St.Gallen	Fr. 30 000.—
Kaufmännisches Directorium St.Gallen	Fr. 10 000.—
Kanton Appenzell I.Rh.	Fr. 160 000.—
Zeichnungen von Privaten	<u>Fr. 108 000.—</u>
Total	Fr. 508 000.—

Am 1. Juli 1904 wurde die Linie Gais—Appenzell eröffnet. Die Möglichkeit, den Touristenverkehr nun durchgehend von St.Gallen nach Appenzell zu lenken,

wirkte sich durchaus positiv in der Bilanz aus. So stiegen die Frequenzen und Einnahmen kontinuierlich.⁵³⁵

Frequenzen und Einnahmen des Personenverkehrs

Jahr	Anzahl Reisende	Einnahmen Fr.	Jahr	Anzahl Reisende	Einnahmen Fr.
1901	222 520	139 556.—	1921	360 682	448 939.—
1902	237 528	145 921.—	1922	361 062	422 993.—
1903	254 532	155 975.—	1923	388 365	440 811.—
1904	333 372	217 095.—	1924	453 385	455 397.—
1905	350 773	229 468.—	1925	463 683	441 633.—
1906	398 023	252 656.—	1926	442 806	421 330.—
1907	437 173	271 068.—	1927	440 401	423 346.—
1908	431 511	270 426.—	1928	455 437	430 266.—
1909	434 511	272 063.—	1929	475 377	432 319.—
1910	459 576	293 712.—	1930	503 678	456 057.—
1911	481 388	313 328.—	1931	564 996	489 436.—
1912	487 271	313 456.—	1932	551 850	483 542.—
1913	515 965	329 148.—	1933	570 734	485 560.—
1914	393 626	247 791.—	1934	593 824	484 206.—
1915	387 558	246 683.—	1935	598 347	446 053.—
1916	446 156	287 835.—	1936	551 867	409 569.—
1917	393 230	296 873.—	1937	587 456	440 539.—
1918	305 757	290 539.—	1938	587 626	406 191.—
1919	358 760	397 269.—	1939	570 787	387 158.—
1920	406 175	466 445.—	1940	649 796	463 257.—

Die verbesserte Finanzlage erlaubte es dem Verwaltungsrat der ASt, sich an der Finanzierung der Teilstrecke Appenzell—Wasserauen der «zukünftigen» Sântisbahn mit 10 000 Franken zu beteiligen und im Zusammenhang mit der Einführung der AG in Gais die dortigen Stationsanlagen baulich anzupassen. An den approximativen Baukosten von 315 000 Franken beteiligte sich die Gemeinde Gais laut Gemeinderatsbeschluss vom 5. 2. 1911 mit einer Subvention von 100 000 Franken und einem festverzinslichen Darlehen von 100 000 Franken, rückzahlbar bis zum 30. 6. 1923.⁵³⁶

Die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges

Der Aufwärtstrend wurde durch den Ausbruch des Weltkrieges jäh unterbrochen. Ein massiver Frequenzrückgang drückte sich in einem ebensolchen Ertrags-einbruch aus. Nach einem kurzen Aufschwung im Jahre 1916 folgte erneut ein Rekordtief. Der Betriebskoeffizient stieg auf über 95 Prozent, d.h. das Verhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen verschlechterte sich stark zuungunsten des Betriebsüberschusses, was das Reservepolster rapide schwinden liess. Ab 1919 musste wiederum auf die Verzinsung der Obligationen verzichtete werden, denn gestiegene Löhne wie inflationäre Kohlenpreise belasteten das Budget trotz massiver Reduktion der Fahrleistungen stark.

Um den Zusammenbruch des Betriebes zu verhindern, ersuchte die ASt die Behörden von St.Gallen, Teufen, Bühler, Gais und Innerrhodens um Leistung einer Bürgschaft von 300 000 Franken zur Aufrechterhaltung des Betriebes bei aussergewöhnlichen Verhältnissen. Während St.Gallen noch im April 1918 sich mit 80 000 Franken an der Bürgschaft beteiligte, musste die Innerrhoder Regierung am 19.11.1920 die enttäuschende Mitteilung machen, dass es aussichtslos sei, den Grossen Rat zu einer Beitragsleistung zu bewegen, womit der zur Aufrechterhaltung des Betriebes vorgesehene Gesamtbetrag um 45 000 Franken reduziert wurde.⁵³⁷

Aufschlüsselung der Bürgschaftsleistung:

Stadt St.Gallen

Politische Gemeinde	Fr. 50 000.—
Ortsgemeinde	Fr. 20 000.—
Kaufmännisches Directorium	Fr. 10 000.—

Mittelländer Gemeinden

Teufen	Fr. 70 000.—
Bühler	fr. 35 000.—
Gais	Fr. 70 000.—

Total	Fr. 255 000.—
-------	---------------

Unter dem Eindruck der sich verschlechternden finanziellen Lage, die nicht zuletzt auf die steigenden Kohlenpreise zurückzuführen war, wurde bereits ab 1917 die Umstellung vom Dampf- auf elektrischen Betrieb in Erwägung gezogen.⁵³⁸ Obwohl u. a. der Gemeinderat von St.Gallen im Zusammenhang mit der oben erwähnten Bürgschaftsleistung die rasche Einführung der elektrischen Traktion verlangt hatte, wurde aus wirtschaftlichen Gründen auf deren Einführung vor-

läufig verzichtet, da die Frage des Strombezugs nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte.⁵³⁹

Trotz Finanzspritze und sparsamer Rechnungsführung gelang es der ASt nicht, die Einnahmen derart zu steigern, um die für die Verzinsung der Obligationen notwendigen Mittel bereitzuhalten, geschweige denn Reserven zu bilden; vielmehr stieg der Passivsaldo-Vortrag der Gewinn- und Verlustrechnung auf 172 775 Franken. Ausserdem bedrohte ein bei der Schuldbetreibungs- und Konkurskammer des Schweizerischen Bundesgerichtes hängiges Konkursbegehren die Existenz der Bahn. Die Situation spitzte sich gefährlich zu; die Sanierung der Bahn war also oberstes Gebot.

Auf ein entsprechendes Gesuch vom 6.7.1921 wurde dem Unternehmen von der Schuldbetreibungs- und Konkurskammer des Bundesgerichtes mit Schreiben vom 14.7.1921 für die Dauer des Sanierungsverfahrens Stundung im Sinne von Artikel 55 ff. des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmen vom 25.9.1917 bewilligt.⁵⁴⁰ Ein bereits früher eingereichtes Liquidationsbegehren wurde abgewiesen. Die vom Instruktionsrichter auf den 13.2.1922 nach Teufen einberufene Gläubigerversammlung einigte sich auf die Stundung des Aktienkapitals bis 31.12.1931.

Die für die 1. und 2. Hypothek seit dem 1.4.1919 resp. 1.10.1917 fälligen Zinsen wurden der Bahn bis und mit 31.3.1922 erlassen; bis zum 31.12.1931 war das Obligationenkapital nicht mehr fest, sondern variabel höchstens zu 5 Prozent zu verzinsen. Weiter erklärten sich die Gläubiger bereit, bis Ende März 1931 auf Forderungen, resultierend aus der Bürgschaftsleistung von 255 000 Franken, zu verzichten.⁵⁴¹

Gemeinschaftsdirektion ASt, AB, SB

Wohl unter dem Eindruck der misslichen finanziellen Lage der ASt sah sich die Stadt St.Gallen veranlasst, nach dem Rücktritt von Ingenieur Bürgi im Mai 1922 (Direktor ASt) die ASt zu einer Betriebsgemeinschaft mit der Appenzeller Bahn und der Sämtsbahn aufzufordern, ganz im Sinne eines Schreibens des St.Galler Stadtrates, dass parallel zur Sanierung der ASt deren Verwaltungsapparat möglichst vereinfacht werden sollte.⁵⁴² Da aus technischen Gründen ein Zusammenlegen der drei Betriebe vorderhand nicht in Frage kam, gab man sich vorläufig mit einer Gemeinschaftsdirektion unter der Leitung von Direktor F. Schnurrenberger und dessen Stellvertreter J. Schläpfer ab 16.5.1922 zufrieden.⁵⁴³

Damit waren die Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit gegeben, die Frage einer rechtlichen Fusion aber auf unbestimmte Zeit verschoben. Bereits

im Jahre 1925 war das Weiterbestehen der Betriebsgemeinschaft ernstlich gefährdet. Mitverantwortlich war die nach dem Auslaufen der «Hilfeleistung» im Jahre 1924 prekäre finanzielle Situation der AB, welche zu einem Lohnabbau führte, was deren Direktor bewog, die Verlegung des Wohnsitzes von Herisau nach Teufen ins Auge zu fassen. Obwohl er damit nicht etwa die Auflösung der Gemeinschaftsdirektion herbeiführen wollte, wurde dieser Schritt weitgehend so empfunden, wobei die SGA einer Auflösung des Gemeinschaftsverhältnisses nicht im Wege gestanden wäre.⁵⁴⁴

Dem Wunsch von Direktor Schnurrenberger wurde von seiten der SGA entsprochen, doch wurde er darauf aufmerksam gemacht, dass die AB darin einen Vertragsbruch sehen könnte. Tatsächlich konnte sich die AB vorderhand nicht zu einer Auflösung des Vertragsverhältnisses entschliessen, obwohl eine auf Drängen ihres Personals eingesetzte Expertenkommission, welche die unpopulären Sparmassnahmen der Verwaltung auf ihre Berechtigung hin prüfte, zum Schluss gekommen war, die bestehende Direktionsgemeinschaft mit der AST und der SB sei aufzuheben und eine Direktionsgemeinschaft mit der BT einzugehen.⁵⁴⁵

Direktor Schnurrenberger beharrte aber auf seinem Standpunkt, auf den 1.2.1925 nach Teufen zu ziehen, worauf er von der SGA darauf hingewiesen wurde, dass er eventuelle Konsequenzen selbst zu tragen habe und im Falle einer Auflösung der Direktionsgemeinschaft nicht automatisch mit einer Anstellung durch die SGA rechnen könne.⁵⁴⁶

Als aber die AB ohnehin die SGA anfragte, wie sie sich die künftige Zusammenarbeit vorstelle, hatte die AST den Trumpf in der Hand, die weitere Zusammenarbeit von der Bedingung abhängig zu machen, dass entweder der Direktor — also Schnurrenberger — oder dessen Stellvertreter künftig dauernd in Teufen Wohnsitz nehmen sollte.⁵⁴⁷

Der Verwaltungsrat der AB stimmte hierauf der Wohnsitzverlegung von Direktor Schnurrenberger nach Teufen zu unter der Voraussetzung, dass sein Stellvertreter — Herr Schläpfer — in Herisau sesshaft werde. Die Sântisbahn machte allerdings zur Bedingung, dass dieser seine Funktionen während den Sommermonaten weiterhin in Appenzell ausüben könne.⁵⁴⁸

Die im Jahre 1926 getroffene Regelung, welche im wesentlichen zu einer verstärkten Zusammenarbeit nicht nur auf Verwaltungsebene, sondern auch im Betrieb führen sollte, war schon zwei Jahre später Gegenstand neuer Verhandlungen. Ausschlaggebend war die vom Herisauer Gemeinderat geäusserte Absicht, sich finanziell an der Anschaffung von zwei dringend notwendigen Dieselmotoren zu beteiligen, wenn die AB die Gemeinschaftsdirektion mit der AST aufkünde. Der Verwaltungsrat der AST beschloss, sich in dieser Angelegenheit neutral zu verhalten und stellte es der AB frei, nach eigenem Ermessen zu entschei-

den.⁵⁴⁹ Am 13. August 1928 löste die AB das Gemeinschaftsverhältnis auf Ende 1928 auf, worauf Direktor Schnurrenberger von der ASt angestellt wurde.⁵⁵⁰

Im November des gleichen Jahres unterzeichnete die Sântisbahn einen neuen Gemeinschaftsvertrag mit der Appenzeller Bahn. Auf Anfang 1929 wurde Herr Schläpfer zum Gemeinschaftsdirektor mit Wohnsitz in Herisau gewählt. Vorgeesehen war, dass er von Mitte Juni bis Mitte September jedes Jahres seine Geschäfte in Appenzell ausüben sollte. Leider war es ihm nur für kurze Zeit vergönnt, sein neues Amt zu bekleiden. Nach seinem plötzlichen Hinschied wurde Ingenieur W. Zobrist zu seinem Nachfolger gewählt.⁵⁵¹

Elektrifizierung und Nachlassvertrag

Da der Erste Weltkrieg und die folgenden Jahre die einseitige Abhängigkeit der Bahnen von der Kohle zur Genüge demonstriert hatten, sah man sich auch bei der ASt rechtzeitig nach Alternativen um, die einen wirtschaftlichen Betrieb versprachen.

Mitte der zwanziger Jahre kamen «Öltriebwagen» und Autobusse ins Gespräch, doch schien es dem Verwaltungsrat richtig, auf Neuanschaffungen solcher Art vorderhand zu verzichten.⁵⁵² Aussicht auf Erfolg versprach einzig die Elektrifizierung der Bahn. Nach ersten Vorabklärungen präsentierte die Direktionskommission 1927 dem Verwaltungsrat eine von Direktor Schnurrenberger ausgearbeitete Vorlage, welche bereits bindende Offerten enthielt. Auch ein eigens konsultierter Experte — Ingenieur Dr. Zehnder von der MOB — unterstützte das geplante Vorhaben, worauf der Verwaltungsrat grünes Licht für die Elektrifizierung der Bahn gab, nicht ohne vorher ein Gutachten über die Umstellung der Bahn auf Autobusbetrieb sorgfältig zu prüfen. Nachdem die Finanzierung sichergestellt war — die Kosten sollten zur Hälfte von Bund, Kantonen und Gemeinden übernommen werden — konnte die Verwirklichung des Projektes zügig voranschreiten. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes im Jahre 1931 erfolgte gleichzeitig die Umbenennung der Appenzeller Strassenbahn (ASt) in «Elektrische Bahn St.Gallen—Gais—Appenzell» (SGA).⁵⁵³

Mit der Elektrifizierung der Bahn war zweifellos ein in letzter Konsequenz durchaus richtiger Schritt vollzogen worden, vermochte doch das Unternehmen mit der damit verbundenen Anschaffung neuen Rollmaterials an Substanz zu gewinnen. Grund zu überbordendem Optimismus war jedoch angesichts der nach wie vor angespannten Finanzlage nicht vorhanden.

Im gleichen Jahr musste die SGA die Gläubiger erneut um Verständnis bitten, dass sie nicht imstande war, ihre finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen. An der

vom Schweizerischen Bundesgericht auf den 22. Februar 1932 in Teufen abgehaltenen Konferenz der Gläubiger stimmten die Anwesenden der Stundung des Aktienkapitals bis Ende 1936 zu.⁵⁵⁴ Mitte Januar 1935 bat der Verwaltungsrat alle Gläubiger des Elektrifikationsdarlehens, für 1935 und die folgenden Jahre einem Zinsnachlass von 1 Prozent und einer Reduktion der Amortisationsquote um ½ Prozent zuzustimmen. Dieses Ansinnen stiess beim Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes auf wenig Gegenliebe, liess dieser doch verlauten, dass der fehlende Betrag einfach auf neue Rechnung vorgetragen werde. Die SGA sah sich jedoch nicht in der Lage, 1935 mehr als zwei Drittel der ausstehenden Zinsen zu bezahlen, worauf die SGA das Bundesgericht um die Gewährung der «Rechtswohltat» des Nachlassvertrages ersuchte.⁵⁵⁵

Im Verein mit den Gläubigern wurde dann die Regelung getroffen, die Betriebseinnahmen vorerst für die laufenden Ausgaben und allfällige Restbeträge für die Amortisation des Elektrifikationsdarlehens und hernach zur Tilgung von Zinsrückständen aus den letzten 5 Jahren zu verwenden.⁵⁵⁶

Die Zahlungsunfähigkeit der SGA widerspiegelte im Grunde genommen gleiche strukturelle Schwächen wie sie die Appenzeller Bahn kannte, nämlich die wetter- und saisonbedingten Schwankungen im Reiseverkehr.

Gerade die dreissiger Jahre brachten nebst ersten Auswirkungen im Vorfelde des Zweiten Weltkrieges (deutsche Ausreise-Erschwernisse) eine Reihe von schlechten Geschäftsjahren, anderseits förderte die Eröffnung der Sântis-Schwebe-Bahn im Jahre 1935 eher den Zubringerverkehr auf der AB.⁵⁵⁷

Die SGA und die Privatbahnhilfe

Der schlechte Geschäftsgang der dreissiger Jahre veranlasste auch die SGA, nach Subventionen Ausschau zu halten. Dies erklärt ihre Teilnahme an der Konferenz der appenzellischen Bahnen in St. Gallen vom 28. 6. 1933.⁵⁵⁸

In den späteren Fusionsverhandlungen mit den Bundesbehörden und den drei appenzellischen Bahnen AG, AB und SB hielt sich die SGA betont zurück. Ihr Hauptanliegen war, möglichst wenig Eigenständigkeit preiszugeben. Nach jahrelangen Verhandlungen stimmte die SGA dem vom Eidgenössischen Amt für Verkehr am 4. 10. 1947 präsentierten Sanierungsplan «G» zu, der die Fusion der beiden Gruppen SGA/AG und AB/AWW vorsah. Damit verknüpft war eine Bundeshilfe von 1 050 000 Franken, die dem fusionierten Unternehmen — gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. 4. 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen — zugesprochen wurde.⁵⁵⁹

Gemäss Fusionsvertrag übertrug die AG ihr gesamtes Vermögen mit Einschluss ihrer sonstigen Rechte und Schulden aufgrund ihrer Bilanz vom 31.12.1947 auf die SGA. Die Aktionäre der AG wurden wie folgt abgefunden:

- a) für die 1506 Stammaktien der AG à Fr. 500.— wurden 750 Stammaktien à Fr. 10.— der SGA abgegeben,
- b) für die 117 Prioritätsaktien der AG à Fr. 500.— wurden 223 Prioritätsaktien der SGA à Fr. 250.— abgegeben.

Der aus der Herabsetzung des Aktienkapitals der AG resultierende Ertrag von 1 248 120 Franken wurde zur Tilgung des Passivsaldos wie zur Abschreibung des Baukontos verwendet, so dass unter Berücksichtigung des Betrages der Abschreibungsrechnung der Buchwert der zu übernehmenden Bahnanlagen per 1.1.1948 noch Fr. 39 187.67 betrug.⁵⁶⁰

Anlässlich der letzten ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der AG vom 14.12.1949 in Altstätten unter dem Vorsitz des Präsidenten — Herrn Landammann Hofstetter, Gais — wurde der Fusionsvertrag genehmigt und beschlossen, die Altstätten-Gais-Bahn aufgrund von Artikel 748 OR als eigene Gesellschaft aufzulösen und im Handelsregister zu löschen. Ende Dezember desselben Jahres stimmten auch die Aktionäre der SGA den getroffenen Vereinbarungen ohne Opposition zu.⁵⁶¹

Die Altstätten-Gais-Bahn

Bekanntlich lieferte die Altstätten-Gais-Bahn (AG) während den langwierigen Fusionsverhandlungen am meisten Gesprächsstoff. Zum einen war es der schlechte bauliche Zustand, der es als ratsam erscheinen liess, die Bahn vorerst aus der Fusionsgemeinschaft herauszuhalten, zum anderen die Bemühungen der SGA, dieses Unternehmen zu erhalten und nicht einem Busbetrieb zu opfern, welche den Gang der Dinge verzögerten.

Ein Blick auf die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung des kurzlebigen Unternehmens beleuchtet eindrücklich, dass es sich hier um einen Betrieb handelte, dessen Existenzberechtigung schon früh bezweifelt werden musste. In gewissem Sinne repräsentierte auch diese Bahn — welche kaum je eine Dividende ausschütten konnte — hochfliegende Pläne idealistischer Initianten, hätte sie doch gewissermassen als Gliedstück der appenzellischen Bahnen als Zubringer der geplanten Sântisbahn den Ausflugsverkehr wesentlich stärker fördern sollen als dies schliesslich der Fall war.

Worin gründete der Optimismus der Initianten, die bereit waren, in der Spätphase des Schweizerischen Eisenbahnbaus sich an einem solchen Unternehmen zu beteiligen? Am ehesten gibt der Technische Bericht Auskunft, worin dargelegt ist, dass die Bahn als würdige Vorstufe zur Sântisbahn betrachtet wurde und als Touristenbahn «nicht bloss in den Sommermonaten ihren Zauber ausüben», sondern auch im Winter zum Lift werden sollte, «der uns aus düsterem Nebel in sonnige Regionen erhebt und auch dem edlen Sport des Schlittensfahrens Vorschub leistet». Natürlich war der Gedanke verlockend, mit der Zahnstange Altstätten auf direktestem Weg mit Gais zu verbinden und somit Anschlüsse an die Appenzeller Strassenbahn und die Appenzeller Bahn zu vermitteln, was in den Augen der Projektverfasser die Wirtschaftlichkeit der geplanten Zahnradbahn genügend legitimierte. Bei aller Sachlichkeit kann man sich jedoch des Eindrucks nicht erwehren, dass der Wert einer solchen Bahnverbindung doch überschätzt wurde. Zugegebenermassen bietet sich dem heutigen Reisenden bei schönem Wetter auch heute noch derselbe Ausblick ins Rheintal, wie ihn die damaligen Bahnfreunde romantisch verklärt in folgende Worte kleideten:

An dieser Stelle, wo wir von der Höhe sprechen, dürfte es am Platze sein, der wundervollen Aussicht zu gedenken, welche der Passagier vom Wagen aus geniesst über den teuren Vater Rhein, über das fruchtbare Rheintal und das Vorarlberg, über die vielgestaltigen Szenerien der Allgäuer und Vorarlberger Alpen, der Rhätikon- und Silvretta-Gruppe sowie der Grauen Hörner im untern und mittleren Teil der Bahn, und über das liebliche Appenzellerländchen und sein imposantes Alpsteingebiet im obern Teil, nicht zu vergessen den Perlenkranz blühender Ortschaften sowie malerischer Kirchen und Burgen. Wahrhaftig, wer diesen Fleck Erde einmal betreten, wird zugeben, dass sich unsere Bahn ganz vorzüglich eignen wird zur Touristenbahn...

Gewiss — andere schweizerische Bergbahnen lebten auch weitgehend vom Tourismus, doch diese hier sollte ja im Gegensatz zur Rigibahn etwa nicht auf einen Berggipfel führen, sondern weitgehend Zubringerdienste fürs Appenzellerland leisten und, wie man hoffte, die Bedeutung Altstätten als Wochenmarkt heben. Dabei darf nicht übersehen werden, dass die Bauern schon Jahrzehnte zuvor zu Fuss oder mit dem Fuhrwerk auf einer der bestehenden Landstrassen entweder über den Stoss (Gais—Altstätten) oder den Ruppen (Trogen—Altstätten) den Weg ins Rheintal fanden. Auch hätte ein Blick auf die Betriebsergebnisse der ASt wie der AB auch die Erbauer der AG mahnen sollen, dass landschaftliche Reize sich nur bei schönem Wetter auf der Haben-Seite bemerkbar machen. In der Tat wurden denn auch die schlechten Betriebsergebnisse mit unstabilen Wetterverhältnissen begründet.⁵⁶²

Als die Bundesversammlung am 23. Juni 1905 den Herren Fürsprech Schöbi, Gemeindevorsteher Segmüller und Kantonsrat Biroll in Altstätten, den Ingenieuren Strub in Zürich, Breuer in Freiburg sowie Gyr, Krauer & Cie. in Zürich die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der SBB) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn) erteilte, wurde im Grunde genommen der Startschuss für ein Unternehmen gegeben, das hauptsächlich als Zubringer der Säntisbahn bereits in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts hätte realisiert werden sollen!⁵⁶³

Anlässlich der konstituierenden Sitzung vom 16.12.1909 wurde die Ausführung des Baus beschlossen, nachdem das Aktienkapital im Betrage von 1 303 000 Franken gezeichnet worden war. Ebenso wurde ein 13köpfiger Verwaltungsrat bestellt, in dem u.a. je 1 Vertreter der St.Galler und Innerrhoder Regierung, der Gemeinderäte von Altstätten und Gais und des Verwaltungsrates der Elektrischen Bahn Altstätten—Gais sass.⁵⁶⁴

Noch im gleichen Jahr wurde Ingenieur Kürsteiner mit der Bauleitung und der Ausarbeitung der definitiven Pläne betraut. Nach deren Genehmigung durch die Eidgenössischen Behörden im April 1910 konnte unverzüglich mit dem Bau begonnen werden. Schlechte Erfahrungen mit dem Bauunternehmer, dessen mangelhafte Organisation des Bauablaufes gerügt wurde, sowie Schwierigkeiten mit dem Terrain und wetterbedingte Arbeitsunterbrüche führten dazu, dass der Be-

trieb erst Mitte November 1911 aufgenommen werden konnte. Um möglichst wirtschaftlich arbeiten zu können, wurde die Betriebsleitung der neuen Linie der «Elektrischen Bahn Altstätten—Berneck» übertragen, welche auch den Strom ins Netz der AG einspeiste. Voraussetzung war die Umstellung ihrer Anlagen auf 1000 V Betriebsspannung, was von der AG mit einem Beitrag von 35 000 Franken honoriert wurde.⁵⁶⁵

Die ersten Betriebsjahre erfüllten — wie so oft in der Geschichte des Schweizerischen Eisenbahnbaus — die Erwartungen der hoffnungsvollen Initianten bei weitem nicht. Von Anbeginn an mussten Passivsaldi ausgewiesen werden, Klagen wurden laut, dass der Lokalverkehr unter den Erwartungen blieb und in hohem Masse vom Fremdenverkehr abhängig war, womit indirekt zugegeben wurde, dass die Bedeutung der Bahn als Zubringer der appenzellischen Bahnen eindeutig überschätzt worden war.⁵⁶⁶

Einmal mehr mussten von Idealismus getragene Zukunftsvisionen einer realistischen Betrachtungsweise weichen, als die Bahn mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges bereits ums Überleben zu kämpfen hatte. Vordringlich war die Beschaffung von Mitteln, um die Weiterführung des Betriebes sicherzustellen. Verhandlungen mit der Kantonalbank und der Rheintalischen Kreditanstalt betreffend Gewährung eines Darlehens gegen Verpfändung der Bahn verliefen ergebnislos. Hingegen anerkannte die Altstätten-Berneck-Bahn zur Gewährung eines Darlehens von 100 000 Franken gegen entsprechende Zinsgarantien. Der Verwaltungsrat der AG beschloss hierauf, für diese Zinsgarantie durch persönliche und solidarische Bürgschaft seiner Mitglieder einzustehen, wobei ihm klar war, dass langfristig gesehen nur die Gemeinden Altstätten und Gais in der Lage waren, das Unternehmen über Wasser zu halten.⁵⁶⁷

1915 verpflichteten sich die erwähnten Gemeinden folgerichtig, für die Dauer von 6 Jahren (1916 bis und mit 1921) den Anleihezinssatz selbst zu übernehmen. Ausserdem willigte die Rheintalische Strassenbahn ein, die Stromrechnung der AG künftig aufgrund der tatsächlich bezogenen Energie zu bemessen und nicht — wie bis anhin — an einem Mindestbetrag von 20 000 Franken pro Jahr festzuhalten, wodurch weitere Einsparungen möglich wurden.⁵⁶⁸

Erst ab 1917 gelang es dann der AG, einen bescheidenen Einnahmenüberschuss zu erwirtschaften, ebenso in den folgenden Jahren 1918, 1919 und 1920. Der kurzen Erholungsphase folgte 1921 eine neuerliche Flaute.⁵⁶⁹ Die Verkehrseinbusse wurde u.a. auch der zunehmenden Konkurrenzierung der Bahn durch das Automobil zugeschrieben. Die Bilanzverschlechterung bewog das Unternehmen, sich nach weiteren Subventionen umzusehen, da man es nicht mehr länger verantworten wollte, dass die Rheintalische Strassenbahn für die Schulden der AG aufkommen musste. 1927 erklärte sich die Gemeinde Altstätten bereit, 60

Prozent der Schuldzinsen zu übernehmen, sofern die Gemeinde Gais für die restlichen 40 Prozent aufkomme.⁵⁷⁰

Einen weiteren Dämpfer erlitt die AG im Jahre 1931, als ihr von der Direktion der Rheintalischen Strassenbahn mitgeteilt wurde, dass ab 1927 bedauerlicherweise Fehlbuchungen vorgekommen waren, so dass die Schuld der AG um 31 616 auf 77 833 Franken anwuchs. Dies, nachdem der Verwaltungsrat der Rheintalischen Strassenbahn den Betriebsvertrag mit der AG gekündigt hatte, um die gegenseitige Zusammenarbeit auf neue Grundlagen zu stellen.⁵⁷¹

Da diesbezügliche Verhandlungen im folgenden Jahr noch zu keinem Ergebnis geführt hatten, verlangte die Rheintalische Strassenbahn einen Vorschuss von 13 500 Franken, gegen dessen Bezahlung sie weiterhin gewillt war, den Betrieb der AG weiterzuführen.⁵⁷²

Der neue Betriebsübernahmevertrag wurde 1933 unter Dach gebracht. Er sicherte die Weiterführung des Betriebes der AG bis 1935 gegen Bezahlung einer jährlichen Subvention von 7000 Franken zu.⁵⁷³ Trotz dieser Vereinbarung sah sich die Rheintalische Strassenbahn nach wie vor genötigt, namhafte Defizitbeträge zu übernehmen, so dass die einzige Überlebenschance nur darin bestand, im Rahmen der vom Bund gewährten Privatbahnhilfe berücksichtigt zu werden, denn die dringend notwendige Modernisierung der Bahn liess sich nicht mehr lange hinausschieben.⁵⁷⁴

Der schlechte Zustand der Bahn veranlasste die Bundesbehörden, die Bahn vorerst nach Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes sanieren zu wollen und erst sekundär an eine Fusion mit anderen appenzellischen Bahnen zu denken. Hauptanliegen des Verwaltungsrates der AG war es, das Unternehmen in irgendeiner Form zu erhalten. Folgende Varianten kristallisieren sich heraus:

1. Rekonstruktion und Modernisierung der Bahn
2. Umstellung des Bahnbetriebes auf schienenfreien elektr. Trolleybusbetrieb.

Der Wunsch des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, die AG im Zusammenhang mit den Fusionsbestrebungen der appenzellischen Privatbahnen separat zu behandeln, führte zu jahrelangen zähen Verhandlungen. Nachdem es eine Zeitlang so ausgesehen hatte, als würde die AG auf einen Autobusbetrieb umgestellt (Sanierungsplan «D» vom 15. 1. 1945), einigte man sich schliesslich auf zwei Doppelfusionen (Sanierungsplan «G» vom 4. 10. 1947). Diese Lösung sah für die SGA/AG die Gewährung eines Bundesbeitrages von 1 050 000 Franken vor unter der Voraussetzung, dass sich Kantone und Gemeinden zur Übernahme eines ebenso hohen Beitrages verpflichteten. Überdies wurde vertraglich vereinbart, dass die Instandstellung des Gleises der AG wie der Umbau der Gleichrichter-Unterstation auf die Fahrleitungsspannung der SGA zulasten der Rheintalischen Strassenbahn fielen.⁵⁷⁵

Es war einmal...

Alte Drehscheibe aus der Dampflokomotive in Appenzell. Abbruch 25. Januar 1971.

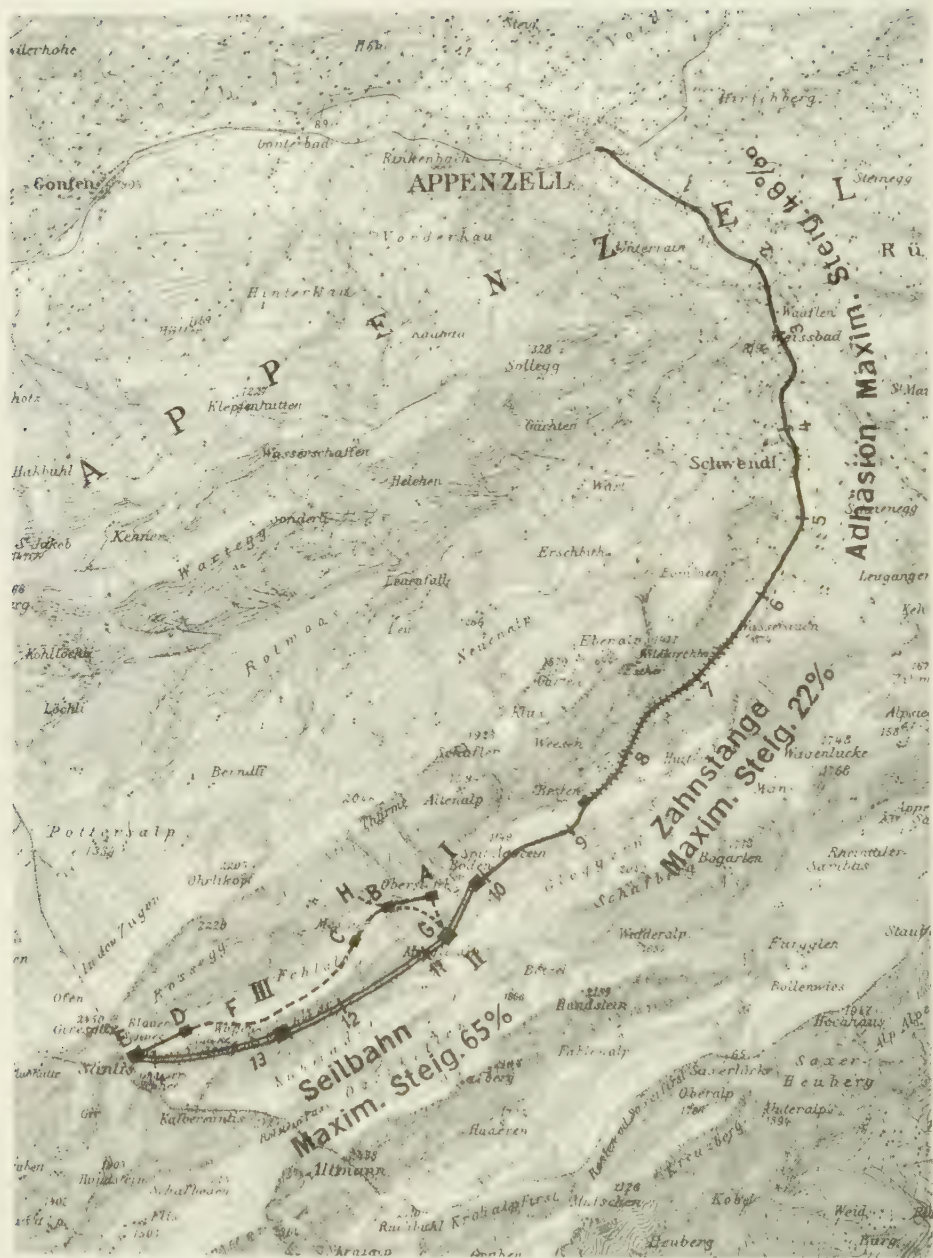




Oben: Postkutsche St.Gallen—Gais (am 30. September 1889 aufgehoben).

Unten: AB auf der Strecke Winkeln—Herisau um 1904 (bis 13. September 1913 in Betrieb).





Übersichtskarte mit Streckenführung der geplanten Sântisbahn. Aus einer Veröffentlichung des Sântisbahn-Komitees aus dem Jahre 1905.

Die Säntisbahn

Tauziehen um die Konzessionserteilung

Bereits im 19. Jahrhundert zog das Appenzellerland und vor allem das Alpsteingebiet viele schweizerische und süddeutsche Touristen an. Gerade die imposante Erscheinung des Säntis lockte viele Bewohner ennet des Bodensees an, bot sich ihnen doch an schönen Tagen ein unvergleichlicher Blick über das hügelige Grün des appenzellischen Molassevorlandes bis hin zu den geologisch interessanten Kalkformationen des Alpsteins. So ist es kein Wunder, dass sich an schönen Sonntagen auf dem Säntisgipfel gegen 1000 Personen drängten und Klagen laut wurden über die viel zu teuren Preise in der zu kleinen Gaststube der Bergwirtschaft, die einem solchen Ansturm nicht gewachsen war. Es ist somit verständlich, dass man schon früh an die verlockende Möglichkeit dachte, den Säntisgipfel mit einer Bahn zu erschliessen, um durch einen gestaffelten Hin- und Rücktransport der Bergfreunde ein Gedränge auf den vielbesuchten Aussichtspunkt zu vermeiden. Darüber hinaus hätte die Bahn den Nachschub von Lebensmitteln übernehmen können, womit das kostspielige und mühsame Säumen entfallen wäre.⁵⁷⁶

Die Verwirklichung der Bahn war dank des technischen Fortschritts keine Utopie; so hatte die 1871 eröffnete Rigibahn eindrücklich bewiesen, dass dank der Zahnstange imposante Bergkulissen einem breiteren Touristenstrom erschlossen werden konnten.

Interessant ist, dass ausgerechnet der Innerrhoder Ständerat und Landammann Rusch in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts mit dem Initianten der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen, Bundesrat Dubs, dieses Problem erörtert hatte.⁵⁷⁷ Diese Tatsache entbehrt nicht einer gewissen Pikanterie: Einerseits war es gerade Rusch, der in den achtziger Jahren mit seiner un-nachgiebigen Haltung beinahe den Weiterbau der Appenzeller Bahn von Urnäsch nach Appenzell in Frage gestellt hatte, anderseits war es sein politischer Gegner Landammann Sonderegger, der die Säntisbahnidee trotz heftiger Opposition seiner politischen Widersacher am konsequentesten verfolgte.

Wir erinnern uns, dass die Appenzeller Bahn aus Kostengründen vorerst nur bis Urnäsch gebaut und deren Weiterführung erst nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beteiligten Kantonen, Gemeinden, Behörden und Financiers sichergestellt werden konnte. Es bedurfte der Bärenkraft jener, die unermüdlich auf dieses Ziel hin gearbeitet hatten, bis 1886 unter dem Jubel der Bevölkerung der erste Zug in Appenzell eintraf. Sinngemäss zierte den am Festbankett offerierten Ehrenwein eine allegorische Etikette: Nicht das Dampffross, sondern die urwüchsige Bärenkraft des appenzellischen Wappentiers schleppte den Festzug über den «Abgrund» des Kaubachtobels Richtung Appenzell, wie um zu beweisen, dass harte Bärenschädel wohl langsam und bedächtig, aber konsequent dem einmal eingeschlagenen Weg bis ins Ziel folgen, auch wenn ihnen noch so viele Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Im Falle Innerrhodens waren diese Hindernisse eindeutig politisch motiviert. Hatten Ausserrhodens und die Bundesbehörden Verständnis für die Bahngesellschaft und bewilligten grosszügig die verschiedenen Fristverlängerungsgesuche betreffend Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen, drohte die harte Haltung Innerrhodens die Vollendung des angefangenen Werkes mehr als einmal zu gefährden.

Diese plötzliche Kehrtwendung war weitgehend Landammann Rusch zuzuschreiben, der das Nichteinhalten verbindlicher Termine für den Beginn der Bauarbeiten wie das Feilschen um Fristverlängerungen als verzweifelter Bemühen interpretierte, die vom Konkurs bedrohte Appenzeller Bahn mit allen Mitteln über Wasser zu halten.

Er — der seinerzeit den Bau der AB aus «politisch-sozialen» Motiven unterstützt hatte, nahm nun die Liquidation dieses Unternehmens in Kauf. Dahinter stand der Wunsch, seine Heimat vor weiteren finanziellen Abenteuern zu bewahren. Seinen radikalen Gesinnungswandel, der viel böses Blut schuf, rechtfertigte der konservative Rusch mit einem Seitenblick auf die eidgenössische Politik damit, der anfänglich erfolgreiche Eisenbahnbau sei zusehends politisiert worden.

Die politisch motivierte Erschliessung vieler Landesteile durch unrentable Bahnen hatte sein Vertrauen in den Eisenbahnbau untergraben. So wehrte er sich vehement dagegen, dass der Staat und somit das Volk auslöffeln sollte, was Demokraten «neuester Mode» eingebrockt hatten. Diese Argumentation leuchtet ein mit Blick auf die schlechte Finanzlage der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen (SLB), ja die Staatsraison gebot, dass sogar Ruschs politischer Gegner — Landammann C. Sonderegger — in einem Postulat an den Bundesrat der SLB energisch die Einhaltung ihrer Verpflichtungen ersuchte.

Trotz harten Auseinandersetzungen mit seinen politischen Gegnern und manchen persönlichen Anfechtungen liess es sich Rusch nicht nehmen, anlässlich der

offiziellen Eröffnungsfeier der Appenzeller Bahn am 28.10.1886 «anstandshalber» am Festbankett im «Löwen» teilzunehmen, schliesslich hatte er ja seinerzeit den Grosse Rat von Appenzell Innerrhoden eigenhändig von der politischen Notwendigkeit überzeugen können, den Bau einer Eisenbahn nach Appenzell zu befürworten.⁵⁷⁸

Seien es die versöhnenden Worte der Tischreden, der Jubel der Bevölkerung über die neue Bahn — das Klima schien günstig, weitere Unternehmungen ins Auge zu fassen. Der Bau der Appenzeller Strassenbahn stand bevor, die Schliessung der Lücke von Gais nach Appenzell war nur eine Frage der Zeit. Der politische Gegenspieler von Landammann Rusch — der liberale C. Sonderegger — ergriff die Initiative, um das ursprünglich von Rusch angeregte Sântisbahn-Projekt zu realisieren.

Zusammen mit Ingenieur Deutsch bewarb sich Sonderegger gleich um drei Konzessionen. Geplant war der Bau einer schmalspurigen Bahn von Appenzell nach Altstätten wie der Bau einer Linie von Appenzell, eventuell von Eggerstanden, nach Gais. Am spektakulärsten war das dritte Projekt, das die Erstellung einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlucke vorsah.⁵⁷⁹

Die Initianten stiessen mit ihren Projekten gleich in der engeren Heimat auf erste Hindernisse; vor allem löste der vorgesehene Bau einer Sântisbahn im Grosse Rat von Innerrhoden wenig Begeisterung aus, ganz im Sinne von Landammann Rusch, der als Wortführer einer Spezialkommission die eingereichten Pläne genau studiert hatte.

Selbstredend tippten Sondereggers Getreue auf ein politisches Störmanöver der Konservativen und stellten sich geschlossen hinter ihren Mann. Harte Worte fielen; Rusch wurde sogar zum fanatischen Diktator gestempelt. Die kompromisslose Haltung beider Parteien, die sich eng um ihre Führer geschart hatten, liess es sogar eine Zeitlang als wünschbar erscheinen, beide Politiker durch gemässigtere Kräfte zu ersetzen, worauf aber verzichtet wurde, nachdem sich die Wogen etwas geglättet hatten.⁵⁸⁰

Die vorliegenden Projekte wurden denn auch unermüdlich weiterverfolgt, obwohl nur gerade gegenüber der geplanten Linie Altstätten—Gais auf Einwände verzichtet worden waren. Was die beiden anderen Projekte betraf, beantragte der Innerrhoder Grosse Rat Nichteintreten mit der Begründung, die beiden Bahnen würden die Staatsstrasse benützen. Das Gegenargument des Eisenbahndepartementes, die beiden Bahnen würden sich lediglich an deren Verlauf anlehnen, wurde mit dem Hinweis entkräftet, der Privatverkehr sei nach wie vor gefährdet, worauf die Initianten klar machten, dass ihre Projekte Eigentrassierungen vorsahen. Als die Kontrahenten sich im April und Mai 1887 in Bern an den Verhand-

lungstisch setzten, wurde erst recht deutlich, dass Innerrhoden keine stichhaltigen Gegenargumente zu liefern imstande war, sondern lediglich an der Verzögerung der Projekte interessiert war.⁵⁸¹

Nachdem aber der Bund im April resp. Juni 1887 die Konzessionen für die drei erwähnten Projekte erteilt hatte, waren die rechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der drei geplanten Bahnen gegeben.

Das Hauptaugenmerk der Initianten richtete sich vor allem auf die Säntisbahn, deren Bau ungeahnte Perspektiven erschloss. Bereits sahen Idealisten das ganze Säntisgebiet von erholungssuchenden Touristen bevölkert, ja verstiegen sich zu der Behauptung, dass «die beiden prachtvollen, im Säntisgebiet gelegenen Alpengebiete der Seealp mit dem romantischen Seealpsee und der Meglisalp ihrer geschützten Lage wegen sich nach dem Urteil medizinischer Fachleute sehr als Kurorte, ähnlich wie Davos, eignen würden». Auch erhoffte man sich einen wirtschaftlichen Nutzen durch den Abtransport von Kalksteinen, Bau- und Brennholz wie der Ausbeutung des Eises vom Seealpsee.⁵⁸²

Von dem zu erwartenden Touristenstrom wollte auch die Appenzeller Bahn profitieren als Zubringer der Säntisbahn. So erhielten die Konzessionsinhaber einen Beitrag von 4500 Franken an die Projektierungskosten für die Säntisbahn, gleichzeitig machte der Verwaltungsrat der AB aber klar, dass er sich am Projekt Appenzell—Altstätten—Gais nicht zu beteiligen wünsche.⁵⁸³

Erste Rückschläge: Verzicht auf den Bau der Linie Gais—Appenzell

Den Initianten gelang es in der Folge leider nicht, eine breitere Öffentlichkeit zur Finanzierung ihres Vorhabens zu bewegen. Vor allem von sanktgallischen Financiers blieb die erwartete Unterstützung aus, wobei es sich aber gezeigt hatte, dass das Projekt ennet des Bodensees auf grosses Interesse stiess, wurden doch im Raume Württemberg Aktien im Betrag von über 600 000 Franken gezeichnet.⁵⁸⁴

Ohne grosszügiges Entgegenkommen seitens der Bundesbehörden, welche die Fristen zur Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen auf Gesuch der Initianten mehrmals verlängerten, wären die Konzessionen längst erloschen, ohne dass dies in der betroffenen Region ernsthaft bedauert worden wäre. Es fehlte ganz einfach der notwendige Sukkurs von privater und staatlicher Seite, welcher die ehrgeizigen Unternehmungen weniger Idealisten auf eine tragbare finanzielle Basis gestellt hätte.

Verschiedene Faktoren mögen im Spiele stehen — seien es die harten politischen Richtungskämpfe in Innerrhoden um die Frage der Weiterführung der AB

in den achtziger Jahren, das Bewusstsein, dass der schweizerische Eisenbahnbau in einer tiefen Krise steckte, die wirtschaftliche Lage oder schlicht das Desinteresse der einheimischen Bevölkerung an neuen Projekten — dass Ingenieur Deutsch aus Appenzell 1893 seine Konzession auf den Herisauer Naturarzt Fastenrath übertrug, der in der Folge zusammen mit Landammann C. Sonderegger zäh an den gesteckten Zielen festzuhalten gewillt war. Ein neuerlicher Bundesbeschluss vom 22.12.1893 verlieh ihnen eine willkommene weitere Atempause bis zum April resp. Juni 1895. 1896 erlosch jedoch die Konzession für die Strecke Appenzell—Gais, jene für eine schmalspurige Bahn von Appenzell nach Altstätten wurde 1903 um 3 Jahre verlängert.⁵⁸⁵

Vorübergehend konzentrierten sich die Initianten auf die mittlerweile aufge-tauchte Variante, eine elektrische Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von dort via Weissbad nach Wasserauen zu bauen. So hatte der Grosse Rat von Appenzell Innerrhoden der Firma Brown, Boveri & Cie. im November 1898 das Recht auf Benützung der Staatsstrasse «betreffs Erbauung eines elektrischen Trams zwischen Gais und Appenzell» erteilt, wogegen die Appenzeller Strassenbahn Einspruch erhob, hätte doch die Wahl einer anderen Traktionsart den Verkehr zwischen St.Gallen und Appenzell erschwert.⁵⁸⁶

In der Tat war es auf den ersten Blick unverständlich, die Lücke zwischen Appenzell und Gais zu füllen, in dem nebst den beiden bestehenden Systemen (Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb) ein drittes (elektrisches Tram) eingeschoben werden sollte. Dieses wenig sinnvolle, ja kontraproduktive Vorgehen wird allerdings dadurch relativiert, dass die Initianten die Linie Gais—Appenzell eindeutig als Zubringer der Säntisbahn betrachteten und sich mittlerweile entschlossen hatten, die erste Sektion der Säntisbahn, nämlich die Strecke Appenzell—Wasserauen, zu elektrifizieren und nicht — wie ursprünglich vorgesehen — mit Dampf zu betreiben. Damals übliches Konkurrenzdenken schloss also jegliche Rücksichtnahme auf die Appenzeller Strassenbahn wie die Appenzeller Bahn aus.⁵⁸⁷

Die Ausserrhoder Regierung protestierte jedoch gegen den Bau eines elektrischen Trams und forderte die Fortsetzung der Appenzeller Strassenbahn von Gais nach Appenzell.⁵⁸⁸

Da aber mittlerweile Ende 1898 die Konzession für die Linie Appenzell—Gais infolge unbenützten Ablaufs der zur Einreichung der vorschriftsgemässen Vorlagen angesetzten Frist abgelaufen war, schien dem Ausbau der Appenzeller Strassenbahn nichts mehr im Wege zu stehen.⁵⁸⁹

Doch bevor die ASt mit einem entsprechenden Begehren an den Bundesrat gelangt war, hatte ein Dreierkollegium — bestehend aus den Herren Dr. Du Riche-Preller (namens der Firma BBC), Nationalrat C. Sonderegger in Appenzell und

W. Stellmacher in Arbon — den Bau einer elektrischen Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen beantragt.⁵⁹⁰ Verständlicherweise versuchte die ASt ihr Anliegen durchzusetzen, doch unter dem Hinweis auf gewisse moralische Verpflichtungen gegenüber dem langjährigen Konzessionsbewerber Sonderegger hatte sie erneut das Nachsehen. Die Nachteile eines neuen Traktionssystems hatten also die Bundesbehörden nicht umzustimmen vermocht. Die Auflage, die Linie bis zum 19.11.1900 zu vollenden, begünstigte jedoch die ASt, denn trotz abermaliger Fristverlängerung konnten die technischen und finanziellen Vorlagen nicht bis zum vorgesehenen Termin (15.3.1901) eingereicht werden, worauf die Konzession gleichentags verfiel.⁵⁹¹

Mit mehrjähriger Verzögerung nahm dann im Oktober 1902 ein neuerliches Konzessionsbegehren der ASt die letzte Hürde, nachdem auch der Grosse Rat von Appenzell Innerrhoden seine bis anhin auferlegte Zurückhaltung aufgegeben hatte. Bald nahm die neue Linie Gestalt an und konnte schliesslich 1904 dem Betrieb übergeben werden.

Obwohl C. Sonderegger nach seiner erneuten Niederlage einmal mehr die Verwirklichung seiner Pläne im Nichts zerrinnen sah, schöpfte er nach wie vor Hoffnung, dass sein langgehegter Wunsch, dereinst Touristen auf den Säntis fahren zu sehen, in Erfüllung gehe. Unter Berufung auf seine früheren Konzessionsbegehren gelangte er im Verein mit dem Herisauer Advokaten Dr. C. Meyer, dem St.Galler Bankdirektor Ebnetter und dem St.Galler Gemeinderat B. Zweifel-Weber im Februar 1903 mit dem Ansinnen an das Eisenbahndepartement, das Bewilligungsverfahren

a) für eine Talbahn Appenzell—Wasserauen und

b) für eine Bergbahn Wasserauen—Säntis

einzuleiten.

Der Optimismus der Initianten wurde einesteils davon genährt, dass die Säntisbahn von den beiden Zubringerbahnen AB und ASt, andererseits vom Bau der Linie Romanshorn—Wattwil profitieren würde, womit der süddeutsche Raum in absehbarer Zeit näher ans Appenzlerland rückte. Der auffallende Unterschied des im wesentlichen auf bereits existierenden Plänen aus den Jahren 1887 bis 1891 von Ingenieur Deutsch aus Appenzell beruhenden Projektes bestand in der Verlängerung der Bahn von der Wagenlucke bis zum Säntis, weiter sollte anstelle der vorgesehenen Seilbahn ab Wasserauen eine Zahnradbahn gebaut werden.⁵⁹²

Von Anfang an zählte man auf die Kooperation der ASt resp. der AB, denn eine der beiden Bahnen sollte den Betrieb der Talstrecke auf Kosten der Säntisbahn übernehmen. Von seiten Innerrhodens stiess das neuerliche Begehren jedoch auf wenig Resonanz, jedenfalls glaubte die Innerrhoder Regierung nicht an eine rasche Verwirklichung des Projektes.⁵⁹³

Wohl erteilte der Bund im Dezember 1903 die modifizierte Konzession, doch wiederum verstrichen zwei Jahre, bis die Initianten in einem grosszügig gestalteten Prospekt ihre Pläne einem grösseren Publikum vorstellen konnten. Mit dem Hinweis auf die wachsenden Besucherzahlen im Appenzellerland aus dem In- und Ausland und nicht zuletzt durch das Heranziehen von hervorragenden Fachleuten wie Ingenieur Kürsteiner, St.Gallen, und dem Erbauer der Jungfraubahn, Ingenieur Strub, Zürich, wie des bekannten Geologen, Prof. Dr. Heim, Zürich, sollte die Öffentlichkeit entsprechend motiviert werden, um tatkräftig an der Verwirklichung eines alten Anliegens mitzuwirken.⁵⁹⁴

Das neuerlich überarbeitete Projekt — anstelle des durchgehenden Zahnradbetriebs von Wasserauen bis Säntiskulm sollten

a) der gemischte Betrieb (Adhäsion und Zahnstange) bis Seealp—Oberstoffel

b) von Oberstoffel bis Säntiskulm drei Drahtseilstrecken

treten mit dem Vorbehalt, einzelne dieser Teilstrecke durch einen Bergaufzug nach System Feldmann, ähnlich wie am Wetterhorn, zu ersetzen, bedingte eine abermalige Konzessionsänderung, welche am 22.12.1905 in Kraft trat.⁵⁹⁵

Vom enormen publizistischen Aufwand — der erwähnte Säntisbahnprospekt war reich illustriert und mit aufschlussreichen Tabellen, Skizzen und Plänen ergänzt worden — sollte nun die Breitenwirkung ausgehen, welche der Idee endlich zum entscheidenden Durchbruch verholfen hätte. Dass der grosse Aufwand der Initianten bis anhin noch nicht belohnt worden war, hing von der mangelnden Bereitschaft der Behörden wie seitens Privater ab, sich an der Finanzierung der Säntisbahn namhaft zu beteiligen.

Die Glaubwürdigkeit war angesichts der verschiedenen vergeblichen Anläufe ohnehin angeschlagen, so dass der Erfolgszwang sie zum Handeln drängte. Dies umso mehr, als im Hintergrund eine weitere Gefahr drohte. So war bereits 1904 ruchbar geworden, dass die Ingenieure Strub und A. Imfeld sich beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspur- und Seilbahn von Urnäsch auf den Säntis zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft bewarben.⁵⁹⁶ Die Ausserrhoder Regierung wie der direkt betroffene Gemeinderat von Urnäsch begrüsst dieses Projekt.⁵⁹⁷

Doch Ingenieur Strub trat dann als Konzessionsbewerber zurück — er wurde vom Säntisbahnkomitee engagiert — worauf Ingenieur Imfeld sich anerbote, sein Projekt vorläufig auf die lange Bank zu schieben.⁵⁹⁸

Im Herbst 1905 trat dann Ingenieur Imfeld sein Projekt nebst allen Plänen und Fotografien mit dem Prioritätsrecht für eine Konzession Urnäsch—Säntis gegen 10 000 Franken an das Säntisbahnkomitee Appenzell zuhanden von C. Sonderegger und Dr. C. Meyer ab, unter der Voraussetzung, dass der genannte Betrag bis zum 1. Juli 1907 einbezahlt wurde.⁵⁹⁹

Nach Ablauf der vereinbarten Frist ersuchte Ingenieur Imfeld den Bundesrat um Wiederaufnahme seines Konzessionsgesuches, allerdings mit dem Abänderungsantrag, die Zufahrt von Urnäsch zur Drahtseilbahn als Adhäsionsbahn zu gestalten.⁶⁰⁰

Da nun eine echte Alternative zum Innerrhoder Projekt vorlag, sah sich das Eisenbahndepartement gezwungen, beide Projekte sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Während sich der Sekretär des Eisenbahndepartementes für eine Ablehnung des Projektes Imfeld aussprach, billigte die Technische Abteilung dem Projekt Imfeld wesentliche Vorteile zu, da die Passagiere ihr Ziel nur mit einmaligem Umsteigen erreichen konnten.⁶⁰¹

Da die Bundesbehörden aber eher Partei für die Säntisbahn über Wasserauen nahmen, wandte sich Ingenieur Imfeld auf dem Rechtsweg an die ständerätliche Eisenbahnkommission, um darauf aufmerksam zu machen, dass er an seinem Konzessionsgesuch durchaus festhalte. Mit dem Hinweis auf das Fehlen detaillierter Pläne für die oberen Etappen des Innerrhoder Projektes und die günstigeren Verkehrsverbindungen seiner Variante via Urnäsch glaubte er, seinem Anliegen genügend Nachdruck verliehen zu haben.⁶⁰²

Dr. C. Meyer, Vertreter der Gegenpartei, liess hierauf verlauten, Appenzell sei verkehrstechnisch besser erschlossen und verfüge über eine bessere touristische Infrastruktur als Urnäsch. Was die von Imfeld wie von der Technischen Abteilung des Eisenbahndepartementes kritisierten Seilbahnnetappen betraf, wies er darauf hin, dass neueste Pläne den Bau einer durchgehenden Zahnradbahn bis auf den Säntis vorsahen, zweifellos ein schlagkräftiges Argument, um seinen Gegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen.⁶⁰³

Da das Tauziehen um die beiden Varianten kein Ende nehmen wollte, planten die national- und die ständerätliche Eisenbahnkommission, einen Augenschein an Ort und Stelle vorzunehmen. Bevor es so weit war, liess der Ausserrhoder Regierungsrat deutlich durchblicken, dass es nun höchste Zeit sei, eines der beiden Projekte zu verwirklichen, da nun Volk und Behörden seit der ersten Konzessionserteilung vom 23.6.1887 über zwei Jahrzehnte hingehalten worden seien.⁶⁰⁴

Die Ausserrhoder Regierung, die eher für Imfelds Projekt einstand, machte sich dessen Argumentationen zu eigen, dass sein Projekt im Gegensatz zum Vorhaben seiner Kontrahenten mit geringeren Kosten verwirklicht werden konnte. Imfeld wies denn auch in einem Schreiben an den Präsidenten der ständerätlichen Eisenbahnkommission — Ständerat F. Calonder — nochmals auf die «Hauptvorzüge» seiner Bahn hin wie geringere Kosten (er rechnete mit einem Aufwand von 3 Mio. Franken gegenüber mindestens 4,5 Mio. Franken für die «alte» Säntisbahn) und kürzere Fahrzeiten und mahnte die Behörden für den Fall, dass sein Konzessionsgesuch abgewiesen werde: «...so hiesse das einfach, jenem (gemeint

ist dem Sântisbahnkomitee) ein Monopol für eine Sântisbahn zu reservieren, ohne dass es erklären kann, ob es überhaupt auf den Sântis fahren wolle, während jedes andere Projekt einer Bahn, die wirklich auf den Sântisgipfel führen soll, verunmöglicht würde». ⁶⁰⁵

In der Tat konnte das Sântisbahnkomitee keine verbindliche Erklärung abgeben, wann und wie die Sântisbahn den Kulminationspunkt zu erreichen gedenke. Immerhin konnten die Bundesbehörden davon unterrichtet werden, dass die Bauunternehmen der Lose I und II der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Locher & Co. in Zürich, Ritter-Egger in Zürich, Müller, Zeerleder und Gobat in Zürich, L. Kürsteiner in St.Gallen, P. Rossi-Zweifel in St.Gallen) in einer auf den 1. Februar 1909 befristeten Offerte zum Preise von 3 142 000 Franken die Ausführung der Strecke Appenzell—Meglisalp zu übernehmen bereit waren. ⁶⁰⁶

Vor allem aus finanziellen Erwägungen sollte vorläufig auf Anraten der Bauunternehmer und der Bankinstitute nur die Meglisalp, das «Herz des Alpsteins», erschlossen werden, wobei der Entscheid über den Endausbau weitgehend von der Rentabilität dieser Teilstrecke abhängen sollte.

Wie um die damit vollzogene Richtungsänderung zu dementieren, wurden allfällige Zweifel über den einzuschlagenden Kurs mit folgenden Worten zu zerstreuen versucht:

Eine solche Sântisbahn wird und soll eben nicht bloss den Besuchern des Sântisgipfels dienen, sondern auch das ganze grosse Alpsteingebiet mit seinen Dörfern, Kuranstalten und den mannigfaltigen Ausflugsunkten erschliessen.

Plötzlich wurde nun im Gegensatz zu früheren Äusserungen behauptet, dass der grössere Teil der Reisenden ohnehin auf der Station Weissbad, also nur rund eine Gehstunde ausserhalb Appenzells, ausgestiegen wäre und auf der Bergstrecke die meisten Reisenden die Bahn auf der Seealp verlassen hätten und nur an schönen Tagen grössere Frequenzen bis Meglisalp zu erwarten gewesen wären. ⁶⁰⁷

Zweifellos vermochte diese Argumentation die Ausserrhoder am wenigsten zu überzeugen. Es ist ja auch fraglich, wie eine solchermassen amputierte Linie plötzlich als Massstab für die ganze Linie hätte dienen können, deren Zweck ja ursprünglich die Erschliessung eines weitherum bekannten und vielbesuchten Aussichtspunktes gewesen war.

Sicher hätte mancher Berggänger die in eine Zubringerlinie zum «Herz des Alpsteins» (Seealp) umfunktionierte Sântisbahn als idealen Ausgangspunkt für seine Touren schätzen gelernt. Realistisch gesehen hing aber der kommerzielle Erfolg von der Untertützung eines breiteren, also gezwungenermassen auch weniger sportlichen Publikums ab, das bereits seit Jahren darauf vorbereitet worden war, dereinst auf der «Rigi der Ostschweiz» eine einmalige Rundsicht geniessen zu

können. Dieses Publikum war sicher nicht gewillt, die geplante Rumpfstrecke mit einem Riesenaufmarsch zu belohnen, quasi beflügelt von der Idee, damit selbstlos die spätere Verwirklichung der gewinnversprechenden letzten Etappe mitfinanzieren zu helfen.

Da nützte auch der Hinweis nichts, es bestehe eine gewisse moralische Verpflichtung, das Innerrhoder Projekt zu unterstützen, da dessen 1908 verstorbener grosser Förderer C. Sonderegger rund 20 000 Franken investiert hatte. Denn hätte das ehrgeizige Vorhaben in Innerrhoden selbst die nötige Unterstützung gefunden, hätte es auch mit den damaligen technischen Mitteln innert nützlicher Frist verwirklicht werden können, doch liess das «Innere Land» keinen Zweifel offen, an diesem Projekt nur am Rande interessiert zu sein, geschweige denn sich finanziell daran zu beteiligen.

Als 1908 die Entscheidung für oder wider das Innerrhoder Projekt spruchreif wurde, liess die Innerrhoder Regierung vernehmen, dass sie zwar nach wie vor kein grosses Interesse für die Säntisbahn bekunde, für den Fall aber, dass eines der bestehenden Projekte realisiert werden sollte, jenes über Appenzell unterstützen wolle.

Unter diesen Umständen war es nachgerade verständlich, dass die Ausserrhoder Regierung wie die Hinterländer Gemeinden sich energisch für das Projekt Imfeld einsetzten. Urnäsch sandte gar eine Abordnung des Gemeinderates nach Bern, um die Bundesbehörden davon zu überzeugen, dass gerade diese Gemeinde vom zu erwartenden touristischen Aufschwung profitieren würde.⁶⁰⁸

Um sich an Ort und Stelle ein Bild von den Verhältnissen zu machen, versammelten sich am 3. September die Vertreter der national- und ständerätlichen Eisenbahnkommission, der beiden appenzellischen Kantone, der Gemeinden Urnäsch, Herisau, Waldstatt und Appenzell, die Konzessionäre der Appenzell-Säntis-Bahn (die Herren Zweifel-Weber, Dr. C. Meyer, Ingenieur Ritter-Egger, Dr. Hildebrand), der Konzessionsbewerber für die Urnäsch-Säntis-Bahn (Ingenieur Imfeld) wie der Direktor der technischen Abteilung des Eisenbahndepartementes im Hotel Walhalla in St. Gallen. In den folgenden Tagen stiegen die Herren zum Teil bei strömendem Regen vom Rossfall auf die Schwägalp und von Wasserauen auf die Seealp, um dann am 6. September nach einem letzten Meinungsaustausch wieder heimzureisen. Trotz dieser in heutiger Zeit undenkbaren Parforceleistung dieser grossen Delegation, welche rund 4 Tage lang im direkten Kontakt mit den unmittelbar Betroffenen in deren Heimat um eine faire Lösung rang, wandte sich das Blatt nicht zugunsten von Urnäsch. Grundsätzlich hielt man am Standpunkt des Bundesrates fest, dass die Umstände wie Aussicht auf baldige Finanzierung der Säntisbahn und bessere Infrastruktur Appenzells für das Innerrhoder Projekt sprächen, wie wohl zugegeben werden musste, dass das

Projekt Imfeld vom technischen Standpunkt aus die richtige Lösung gewesen wäre.⁶⁰⁹

Augenschein betreffend die Säntisbahn-Projekte ⁶¹⁰ (1908)

3. September	Zusammenkunft in St.Gallen, Hotel Walhalla, abends 7 Uhr	
4. September	morgens 7.02 Uhr	per Bahn nach Herisau
	morgens 7.37 Uhr	per AB nach Urnäsch
	morgens 8.11 Uhr	Ankunft alldort und
	morgens 8.15 Uhr	per Fuhrwerk nach Rossfall
	morgens 9.15 Uhr	zu Fuss Aufstieg nach Schwägalp
		Ankunft zirka 10.45 oder 11.00 Uhr
	mittags 12.00 Uhr	Rückkehr nach Rossfall
	nachmittags 13.00 Uhr	per Fuhrwerk nach Urnäsch und dort
	nachmittags 14.00 Uhr	Mittagessen im Gasthaus zum Bahnhof
	nachmittags 17.33 Uhr	per AB (Appenzeller Bahn) nach Appenzell, Ankunft abends 18.00 Uhr. Die ständerätliche Kommission logiert im Hotel Hecht, die nationalrätliche Kommission im Hotel Löwen.
5. September	morgens 7.00 Uhr	per Fuhrwerk nach Appenzell nach Wasserauen
	morgens 8.00 Uhr	zu Fuss Aufstieg nach Seelalp
	morgens 9.15 bis 9.30 Uhr	Ankunft
	morgens 10.30 Uhr	Rückreise nach Wasserauen
	morgens 11.30 Uhr	von Wasserauen per Fuhrwerk nach Weissbad—Appenzell, Mittagessen in Weissbad um 12.15 Uhr
6. September		Kommissionssitzung in Appenzell* und Heimreise

* am 3. September in St.Gallen beschlossen

Im März 1909 entsprach die Bundesversammlung dem Konzessionsänderungsgesuch des Initiativkomitees für die Säntisbahn und setzte die Fristen zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen wie der Gesellschaftsstatuten für die Strecke Appenzell—Meglisalp auf Ende 1910, für die zweite Strecke Meglisalp—Säntis auf Ende 1912 fest.⁶¹¹

Von der Sântisbahn zur Elektrischen Bahn Appenzell—Wasserauen

Doch einmal mehr zeigte es sich, dass die Öffentlichkeit nach wie vor wenig Interesse für den Bau der Sântisbahn bekundete. Wiederum drängte sich eine Konzessionsänderung auf, da die spärlich fliessenden Mittel für die Realisierung der ersten Etappe Appenzell—Meglisalp nicht ausreichten, die vorhandenen Mittel aber wenigstens die Erstellung der rund 6,2 km langen Talstrecke Appenzell—Wasserauen ermöglichte. Der ganze Bau sollte nun folgende Etappen umfassen:

- a) Appenzell—Wasserauen
- b) Wasserauen—Seealp
- c) Seealp—Meglisalp
- d) Meglisalp—Sântis

Nachdem auch der Vormund des Stammhalters des anfangs 1909 verstorbenen Ingenieurs Imfeld im Auftrag der Erben auf die Weiterführung des Projektes Imfeld zugunsten der Sântisbahn verzichtete, stand deren Vorhaben nichts mehr im Wege, zumal die Bundesversammlung im Dezember 1910 auf die Wünsche der Initianten einging und gar für die letzten drei Sektionen keine verbindlichen Fristen festsetzte.⁶¹²

Die erste Sektion der Sântisbahn konnte am 13.7.1912 dem Betrieb übergeben werden. Der Erste Weltkrieg und der damit verbundene Einnahmenrückgang sowie die unsichere Wirtschaftslage in den Nachkriegsjahren liessen dann die Hoffnungen rapide schwinden, die Bahn bis auf den Sântis zu führen. Der Bau der rund 6,2 km langen Bahn, welche zwischen Appenzell und Wasserauen einen Höhenunterschied von etwas mehr als 80 Metern zu überwinden hatte, bot keine besonderen technischen Probleme; lediglich die verzögerte Ablieferung des Rollmaterials und der Fahrleitung bewirkte einen Rückstand von 1½ Monaten auf die Marschtabelle. Bereits im 1. Geschäftsjahr blieben die Einnahmen hinter den Erwartungen zurück; wenigstens wartete die Bauabrechnung nicht mit bösen Überraschungen auf, konnte doch der Kostenvoranschlag grosso modo eingehalten werden.⁶¹³

Die folgenden Jahre zeigten, dass das Betriebsergebnis extrem witterungsabhängig war und der Winterbetrieb aussen den Talbewohnern kaum Fahrgäste anlockte. Schon früh wurde klar, dass die Sântisbahn ihren Zweck erst erfüllen konnte, wenn sie ihrem Namen gerecht wurde, also wirklich ins Alpsteingebiet hinein führte, andernfalls kaum eine grosse Rendite zu erwarten war. Liess sich der Sommerverkehr ganz anständig an, machte der Kriegsausbruch alle Hoffnungen auf Mehrverkehr und einen Weiterbau zunichte. Konsequenterweise musste der Verwaltungsaufwand reduziert und der Winterbetrieb eingestellt werden.⁶¹⁴

Sparen hiess die Devise auch in den folgenden Jahren. Mit dem Hinweis auf die ebenfalls schlechten Betriebsergebnisse bedeutender Touristenbahnen wie der Wengernalp-, der Rigi-, Jungfrau-, Gornergrat-, Pilatus- und Niesenbahn wurde in Innerrhoden um Verständnis für die Lage der Sântisbahn geworben. Mit Erfolg! Denn bereits 1915 nahmen die Aktionäre ohne Widerstand zur Kenntnis, dass die Einnahmen nicht mehr zur Verzinsung der Obligationen ausreichten.⁶¹⁵

In der Folge bemühten sich Verwaltungsrat und Direktionskommission, das sinkende Schiff zu retten. Die Betriebsausgaben konnten von 50 000 auf 20 000 Franken reduziert werden. Dank dem Entgegenkommen der beteiligten Banken und Aktionäre war es möglich, das Unternehmen ohne Inanspruchnahme öffentlicher Hilfe gründlich zu sanieren. Massive Abschreibungen brachten den Passivsaldo zum Verschwinden. Da erst noch ein Aktivsaldo von 124 000 Franken ausgewiesen werden konnte, waren die Voraussetzungen für einen hoffnungsvollen Neustart gegeben.⁶¹⁶ Die Straffung des Betriebs machte sich bereits im Rechnungsjahr 1919 bezahlt, gelang es doch der Sântisbahn, einen Überschuss von Fr. 35 505.72 zu erwirtschaften.⁶¹⁷

Trotz der sich abzeichnenden Gesundung der Finanzen nahm die Verwaltung der Sântisbahn im Jahre 1922 gerne die Gelegenheit wahr, mit der ASt und der AB eine Betriebsgemeinschaft einzugehen, von der man sich langfristig weitere Einsparungen erhoffte.⁶¹⁸ Der engere Schulterschluss führte dazu, dass der Betriebschef der Sântisbahn und Vizedirektor der drei Bahnen — Schläpfer — seine Funktionen nur noch während den Saisonmonaten in Appenzell auszuüben hatte. Die von den Verwaltungsräten getroffene Vereinbarung sah vor, dass der neue Gemeinschaftsdirektor Schnurrenberger und dessen Stellvertreter ihren Wohnsitz nach Teufen resp. Herisau verlegen sollten. Nach der Auflösung der Dreiergemeinschaft AB, ASt und SB auf Ende 1928 wurde der Betriebschef der Sântisbahn Gemeinschaftsdirektor der Appenzeller Bahn und der Sântisbahn; nach dessen Hinschied im ersten Amtsjahr wurde Ingenieur Zobrist zum neuen Direktor gewählt.⁶¹⁹

Es war naheliegend, dass die im Dezember 1939 in «Elektrische Bahn Appenzell—Wasserauen» umgetaufte Sântisbahn in den Fusionsverhandlungen der vierziger Jahre in erster Linie als Partner der Appenzeller Bahn figurierte. Rückblickend drängte sich nach dem Zustandekommen der Sântis-Schwebebahn im Jahre 1935 geradezu auf, die um ihren Selbstzweck amputierte Sântisbahn näher an die Appenzeller Bahn zu binden, als dies ohnehin schon der Fall gewesen war, denn bis zur endgültigen Verschmelzung der beiden Bahnen im Jahre 1947 vermochte die erneut in finanzielle Schwierigkeiten geratene Sântisbahn nur dank der Unterstützung durch die Innerrhoder Kantonalbank zu überleben.⁶²⁰

Projekte Sommer, Meyer, Peter — Spielbälle im Kräftefeld verschiedener Interessengruppen

Erst 1927 tauchte die Idee wieder auf, den Säntisgipfel zu erschliessen. Ein vom St.Galler Ingenieur Sommer ausgearbeitetes Projekt sah den Bau einer Adhäsionsbahn vor, welche von der Station Schwende der Säntisbahn abzweigen und übers Weissbachtal nach der Schwägalp und von dort über eine teilweise im Berginnern verlaufende Standseilbahn in die Nähe des Säntisgipfels führen sollte.⁶²¹

Die geplante Standseilbahn sollte ab Urnäsch via Rossfluh—Steinfluh und vom Toggenburg her ab Nesslau mit einer Strasse verbunden werden. Damit hätte man einerseits den Gemeinden des Appenzeller Hinterlandes wie jenen des Obertoggenburgs gedient, die ohnehin auf einen besseren Anschluss mit dem Kantonshauptort warteten. Das Strassenprojekt tangierte aber auch die Interessen der beiden Zubringerlinien Bodensee-Toggenburg-Bahn und Appenzeller Bahn. So sprach sich der damalige Direktor der BT gegen eine Fahrstrasse aus, er befürwortete vielmehr den Bau einer Zweiglinie der AB ab Urnäsch zur Talstation der geplanten Seilbahn auf den Säntis; von der Zufahrt von der Innerrhoder Seite her versprach er sich hingegen keine Rendite.⁶²²

Sommers Projekt stand das Vorhaben des Herisauer Advokaten Dr. C. Meyer gegenüber, der als Konzessionsinhaber lange Zeit zu den eifrigsten Verfechtern einer Säntisbahn gezählt hatte. Da die Realisierung einer Zahnrad- oder Seilbahn über Meglisalp bereits um die Jahrhundertwende immer weiter in die Ferne gerückt war, hatte er sich bereits 1908 von der Firma Bleichert & Cie. in Leipzig Pläne für eine Seilschwebebahn von Urnäsch auf den Säntis anfertigen lassen. Vorgesehen waren vier Sektionen, womit sein Projekt kaum konkurrenzfähig mit der Säntisbahn war, obwohl auch dort mehrmaliges Umsteigen eine raschere Beförderung der Touristen ausschloss.

Beflügelt von ausländischen Erfolgen (Schwebebahn von Ehrwald auf die Zugspitze 2963 m und von Bregenz auf den Pfänder 1064 m) reichte er am 11.11.1927 ein Konzessionsgesuch für eine Seilschwebebahn System Bleichert von Kräzeren, Gemeinde Urnäsch, auf den Säntis ein, einschliesslich des Baus einer Zubringer-Automobilstrasse von Steinfluh bzw. Rossfall nach der Kräzeren.

Natürlich befasste sich Dr. Meyer auch mit der von Direktor Kesselring angeregten Variante, die Talstation der geplanten Luftseilbahn durch eine Zweiglinie der AB zu verbinden. Den Ausschlag zugunsten einer Passstrasse gab dann aber das Automobil, dessen unaufhaltsamer Siegeszug sich in den zwanziger Jahren abzeichnete. Mit dem im Frühjahr 1927 an die Kantonsingenieure von St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden vergebenen Auftrag, eine Strassenverbindung von

Rosshaus nach Ennetbühl zu projektieren, konnte ein seit den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts hängiges Postulat verwirklicht werden, das Obertoggenburg mit dem Appenzellerland zu verbinden.⁶²³

Auch die AB verfolgte das Seilziehen «Bahn oder Strasse» mit regem Interesse. Um ja nicht leer auszugehen, gelangte sie vorsichtshalber sowohl ans Eisenbahndepartement mit dem Gesuch um Verlängerung der AB von Urnäsch bis zur Talstation der Schwebebahn und für den Fall der Ablehnung mit dem Gesuch an die Oberpostdirektion, ihr die Konzession für den Autobusbetrieb auf der genannten Strecke zu erteilen. Gestützt auf das Postregal verweigerten die PTT-Betriebe dieses Ansinnen, worauf in der Folge seitens der AB immer wieder Klagen laut wurden über die Konkurrenzierung der Bahn durch Autocars.⁶²⁴

Bis zur endgültigen Konzessionserteilung der Schwebebahn durch die Bundesbehörden war noch ein weiter Weg. Mit dem Auftauchen des Projektes Sommer wurde leidenschaftlich die Frage diskutiert, wer denn nun auf dem Säntis bauen dürfe und wer nicht. Deutlich zeigten sich die Interessengegensätze zwischen den sich konkurrierenden Schmalspurbahnen Appenzeller Strassenbahn und Appenzeller Bahn. Während sich die ASt traditionell als die Zubringerlinie ins Appenzellerland betrachtete und somit den Ausbau der bestehenden Säntisbahn befürwortete, sahen die Bodensee-Toggenburg-Bahn und die Appenzeller Bahn ihre Chance in der Verwirklichung des Schwebebahnprojektes von Dr. C. Meyer. Konnte die ASt in Innerrhoden kaum auf Unterstützung zählen, da die Erfahrungen mit der ersten Etappe der Säntisbahn alles andere als verheissungsvoll waren, genoss die AB wenigstens moralische Hilfe seitens der Ausserrhoder Regierung, da diese am wirtschaftlichen Aufschwung des Hinterlandes interessiert war.

Rechtlich gesehen war die Ausgangslage unmissverständlich klar. Auf Grund der Konzession vom 23.12.1910 sollte die Säntisbahn in vier Etappen realisiert werden. Die Talstrecke war bereits 1912 dem Betrieb übergeben worden, während für die drei Bergsektionen ausdrücklich keine verpflichtenden Fristen festgesetzt wurden; diese sollten «nach Anhörung der Bahngesellschaft und der Kantonsregierung» festgelegt werden.⁶²⁵

Die Konzession war also noch rechtskräftig. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass während des Weltkrieges und in den folgenden Jahren die Mittel für den Bau weiterer Etappen nicht erwirtschaftet werden konnten.

Da aber die Initianten der Säntisbahn trotz enormen persönlichen Einsatzes ihr Ziel immer in weitere Ferne rücken sahen, reichte Dr. C. Meyer, Verwaltungsrat der im März 1910 gegründeten Säntisbahn AG, im November 1927 ein Konzessionsgesuch für eine Seil-Schwebebahn von Kräzern auf den Säntis ein. — Er, der um die Jahrhundertwende mit Nationalrat Sonderegger in Appenzell, Direktor Ebner von der Schweizerischen Volksbank in St.Gallen und dem späteren

Stadtrat B. Zweifel das Initiativkomitee für eine Sântisbahn gegründet hatte und somit Mitkonzessionär der Sântisbahn war, setzte mit seinem Schwebbahnprojekt gewissermassen auf zwei Pferde.

Aber auch die übrigen Vertreter der Sântisbahn schienen ihrer Sache nicht mehr so sicher. So wurde an einer vom Eisenbahndepartement zur Klärung der Sachlage auf Ende Juli 1918 anberaumten Konferenz zwar beschlossen, grundsätzlich am Bau der 2. Sektion der SB (Wasserauen—Seealp) festzuhalten, doch machten die Vertreter der Sântisbahn geltend, gegebenenfalls das seinerzeit von Ingenieur Imfeld erworbene Projekt für eine Standseilbahn von Urnäsch auf den Sântis jenem von Ingenieur Sommer vorzuziehen.⁶²⁶

Im anschliessenden Vernehmlassungsverfahren teilten die begrüsstesten Kantone und Gemeinden die Auffassung der Bundesbehörden, auf neue Konzessionsgesuche erst einzutreten, «wenn die noch zu Recht bestehende Konzession für den Ausbau der Sântisbahn von Wasserauen über Seealp und Meglisalp nach dem Sântisgipfel infolge unbenützten Fristablaufs erloschen sei. Am 6. 3. 1929 setzte der Bundesrat die Fristen für die Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen für die Sektionen Wasserauen—Seealp, Seealp—Meglisalp, Meglisalp—Sântis auf den 1. 7. 1931, 1. 7. 1931 und 1. 7. 1932 fest.⁶²⁷

Auf ein entsprechendes Gesuch des Verwaltungsrates der Sântisbahn vom 29. 4. 1930 wurden die Fristen für die ersten beiden Sektionen noch einmal verlängert, und zwar auf den letztgenannten Termin. Da aber die damit verbundene Auflage, die Projektierungskosten von 25 000 Franken bis Ende 1930 sicherzustellen, nicht erfüllt werden konnte, erlosch die Konzession Ende 1930.⁶²⁸ Von idealistischen Hoffnungen genährte Träume wichen somit der ernüchternden Erkenntnis, dass die realistische Einschätzung der Substanz der Sântisbahn das Unternehmen zwang, «das gesteckte Ziel endgültig aufzugeben».⁶²⁹

Es ist müssig darüber zu debattieren, ob die mangelnde Unterstützung seitens der Behörden oder auch die wirtschaftliche Lage viele Interessenten vor einem weiteren finanziellen Engagement abschreckte oder ob ganz einfach die Erkenntnis reifte, dass mit dem Fortschritt der Technik die Zukunft nicht mehr den Zahnrad- oder Standseilbahnen, sondern allgemein den Luftseilbahnen gehörte.

Mit dem Verzicht auf den Weiterbau der Sântisbahn trat nun nicht automatisch Meyers Schwebbahnprojekt an dessen Stelle. Vielmehr sah es eine Zeitlang so aus, als würde anderen Projekten der Vorzug gegeben, wie zum Beispiel dem 1928 aufgetauchten Projekt des Toggenburger Hoteliers Looser. Seine Seil-schwebbahn von Unterwasser auf den Sântis wäre mit Berücksichtigung aller Zufahrten die billigste Variante gewesen.⁶³⁰

Auf starkes Interesse stiess sodann das Ende März 1928 von Ingenieur Peter aus Zürich vorgelegte «neueste Sântisbahnprojekt, dessen Kosten auf rund 5

Mio. Franken beziffert wurden. Er plante den Bau einer durchgehenden Zahnradbahn von Wasserauen auf den Säntis, was das Führen direkter Wagen erlaubt hätte, womit das zeitraubende Umsteigen entfallen wäre.⁶³¹

Peters Pläne fanden vor allem in Kreisen der SGA dankbare Aufnahme. Ihr Hauptaugenmerk lag nämlich nach wie vor auf der Fortsetzung der Säntisbahn in der traditionellen Richtung Seealp—Meglisalp—Säntis.⁶³² Aus diesem Grunde war seinerzeit Ingenieur Sommers Gesuch um finanzielle Unterstützung seines Projektes abgelehnt worden, obwohl er sich die Mühe genommen hatte, den Verwaltungsrat der SGA im Herbst 1927 persönlich von den Vorzügen seiner Variante Schwende—Weissbachtal—Trieberen—Leuenfall—Potersalp—«Kühsitz» (auf der Schwägalp)—Säntis zu überzeugen.⁶³³

Bis zur endgültigen Konzessionserteilung der Säntis-Schwebebahn im September 1933 folgte ein stürmisches Finale von verschiedenen Stellungnahmen, in deren Mittelpunkt unwillkürlich die Person des Herisauer Advokaten Dr. C. Meyer stand, der unbeirrt sein Ziel verfolgte. Offenbar schien dabei die Tatsache, dass er als Mitkonzessionär der Säntisbahn lange Jahre eine zweigleisige Politik zu verfolgen gezwungen war, Gegenstand von persönlichen Angriffen; anders lässt sich nicht erklären, dass gar einer seiner engsten Freunde ihn im Dezember 1930 aufforderte, seine Demission als Verwaltungsrat der Säntisbahn einzureichen.⁶³⁴

Ebenso war es ein offenes Geheimnis, dass seinem Vorhaben von seiten eines Innerrhoder Kollegen, des bekannten Arztes Dr. E. Hildebrand, Gefahr drohte. Dieser unterstützte offen Ingenieur Sommer und versuchte mit seinem Ansinnen durchzudringen, die Talstation der Sommerschen Standseilbahn mit einer Autostrasse Nesslau—Weissbad zu erschliessen, womit in erster Linie den innerrhodischen Interessen gedient worden wäre.⁶³⁵

Die Vertreter der AB, SB und BT machten aber eindeutig klar, dass für sie nur die Zufahrt über Urnäsch in Frage komme. Auch die SGA unterstützte nun plötzlich Sommers Projekt, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass es in einem Zug finanziert und gebaut werde. Diese Kehrtwendung erfolgte erst, nachdem die Säntisbahn endgültig auf den Weiterbau nach der alten Konzession verzichtet und das Projekt Imfeld (Standseilbahn von Urnäsch auf den Säntis) an Dr. C. Meyer, Herisau, verkauft hatte, womit die Weichen für eine Säntisbahn von Urnäsch aus gestellt waren.⁶³⁶

Dr. Meyer konnte dabei auf massive Unterstützung seitens der Ausserrhoder Regierung, der Gemeinden Herisau, Urnäsch, Nesslau, Neu St. Johann, des toggenburgischen Verkehrsverbandes wie des Verkehrsvereins der Stadt St. Gallen zählen.⁶³⁷

Somit fehlte nur noch der Segen des Eisenbahndepartementes, dessen vorsichtig zurückhaltende Behandlung der ganzen Angelegenheit an dieser Stelle gewür-

digst werden muss. Offensichtlich um einen tragbaren Konsens bemüht, versuchte es nach Möglichkeit, allen Interessen Rechnung zu tragen. Klare Stellungnahmen zugunsten der einen oder anderen Seite fehlten trotz enormen Drucks seitens der Initianten, die keinen Zweifel offen liessen, dass die Wahl des einen oder anderen Projekts letztlich darüber entschied, welche Landesgegend vom Touristenstrom profitieren würde oder nicht. Da Dr. C. Meyer seinem Projekt erst 1933 den Bau der Zufahrtsstrasse zur Talstation zugrunde legte, sah es lange Zeit so aus, als würde Bern einer «traditionellen Variante» auf Innerrhoder Gebiet den Vorzug geben. Noch im Juni 1930 glaubte das Eisenbahndepartement, «es könne der Gegend kein besserer Dienst geleistet werden, als nichts unversucht zu lassen, dass eine leistungsfähige und durchgehende Säntisbahn entsteht, was nach unserem Dafürhalten nur via Seealp möglich ist!» Nur eine durchgehende Säntisbahn über die Seealp vermöge den zu erwartenden Ansturm von Touristen zu bewältigen.⁶³⁸

Diese Bedenken hätten die AB wie Dr. Meyer am ehesten zerstreuen können, indem sie den Bau der Zweiglinie der AB ab Urnäsch stärker forciert hätten. Doch berechnete Zweifel an der Kapazität der Schwebebahn-Kabinen und die Furcht, dass sich die Touristen entweder auf der Schwägalp oder im zu kleinen Bahnhof Urnäsch gestaut hätten, verunmöglichten einen raschen Entscheid, zumal aus verkehrspolitischen Gründen die Diskussion über den Bau einer Strassenverbindung ohnehin nie verstummte.⁶³⁹

Dass das Eisenbahndepartement beim Abwägen der Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme eher zugunsten der Standseilbahn Stellung nahm, kann nicht bestritten werden. Bereits im Dezember 1928 machte das Eisenbahndepartement deutlich, dass der Bundesrat sich am 12.12.1927 ausdrücklich auf den Standpunkt gestellt habe, «es sei allgemein aus Gründen der Betriebssicherheit dem Bau einer Standseilbahn — wo eine solche technisch und finanziell durchführbar ist — vor der Erstellung einer Luftseilbahn grundsätzlich der Vorrang zu geben».⁶⁴⁰

Noch rund drei Jahre später schrieb das Departement an den Ausserrhoder Regierungsrat, es müsse zuerst abklären, ob es überhaupt weitere Luftseilbahnen konzessionieren solle.⁶⁴¹

Der Erfolg ausländischer Luftseilbahnen sowie positive Erfahrungen mit der Gerschnialp-Trübsee-Schwebebahn und die Erkenntnis, dass Standseil- oder Zahnradbahnen mit ungleich höheren technischen und finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, brachten Bewegung in scheinbar unverrückbar gewordene Fronten. Nachdem am 1.1.1933 die auf schweizerische Verhältnisse zugeschnittenen neuen Vorschriften für den Bau von Schwebebahnen erschienen waren, wurde Dr. C. Meyer am 22.9.1933 die Konzession «für die gewerbsmäs-

sige Beförderung von Personen mit regelmässigen Fahrten auf einer Luftseilbahn von der Schwägalp auf den Säntis» erteilt.⁶⁴²

Mit der Eröffnung der Säntis-Schwebebahn im Jahre 1935 war annähernd ein halbes Jahrhundert verflossen, bis der alte Traum vieler in Erfüllung ging, den Säntis auch mit Hilfe der Technik zu bezwingen. Die komplexe Baugeschichte zeigt aber auch eindrücklich, dass es in unserem vielschichtigen, oft von äusserst lokalen Interessen geprägten föderalistischen Staatswesen einen Mann wie den Herisauer Advokaten Dr. C. Meyer brauchte, der wie andere Eisenbahn pioniere unter Einhaltung der demokratischen Spielregeln unentwegt auf sein Ziel steuerte. Denn nur dessen Beharrungsvermögen liess ihn — vielen Anfechtungen zum Trotz — nie verzagen und einen Ausweg aus dem Labyrinth gegensätzlicher Interessen finden. Verständlich, dass er sein Konzessionsgesuch für die Schwebebahn mit folgenden Worten schloss:

Es (das Schwebebahnprojekt) ist in erster Linie darauf berechnet, *die Fremden überhaupt einmal und so rasch wie möglich auf die Säntisspitze zu bringen*, in der sicheren Voraussicht, dass diese dann sich das prachtvolle Gebiet des Alpsteins noch näher zu Fuss ansehen werden, so dass auch für Inner- rhoden und seine Bahnen die Befruchtung nicht ausbleiben wird.⁶⁴³

Die Entwicklung der AB und der SGA von der Nachkriegszeit bis zur Gegenwart

Der Sanierungsplan «G» vom 4.10.1947 (Zweierfusionen AB/AWW und SGA/AG) löste wohl nebst den zugesicherten Bundesgeldern eine Reihe von kantonalen und kommunalen Beitragsleistungen aus, die in erster Linie für dringend notwendige Sanierungsarbeiten und die Anschaffung von neuem Rollmaterial — im Falle der AB auch für den Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes — verwendet wurden.⁶⁴⁴

Wiederum sollte es sich zeigen, dass auch diese Mittel bei allem Optimismus der verantwortlichen Instanzen nicht ausreichten, die AB wie die SGA so gründlich zu sanieren, dass sie auf längere Zeit in der Lage gewesen wären, den Erfordernissen eines zeitgemässen Verkehrsmittels zu genügen.

Es zeigte sich, dass in der Vergangenheit die verschiedenen Finanzspritzen die Öffentlichkeit wohl kurzfristig darüber hinweg zu täuschen vermochten, dass die beiden appenzellischen Schmalspurbahnen im Grunde genommen seit ihrem Bestehen nie die Voraussetzungen zu einem rentablen Betrieb besaßen. Realisten wussten, dass die beiden Unternehmen wohl einen wertvollen Beitrag zur Förderung der appenzellischen Wirtschaft zu leisten in der Lage waren, indem sie einen peripher gelegenen Landesteil mit den Zentren der Schweiz verbanden.

Ursprünglich als Stichbahnen konzipiert, lag das Hauptgewicht nie auf einem grossen Durchgangsverkehr — im Gegenteil, man erhoffte sich vom Touristenverkehr eine wertvolle Belebung des Betriebes. Damit verbunden waren naturgemäss witterungsabhängige Frequenzen, deren Schwankungen bis heute die meteorologischen Aufzeichnungen getreu widerspiegeln. Als Nachteil fiel ins Gewicht, dass nicht wenigstens der Güterverkehr verlorengegangene Einnahmen aus dem Personenverkehr zu kompensieren vermochte. Schon früh war klar geworden, dass die Nachteile des Güterumlads die Vorteile der im Vergleich zu den Normalspurbahnen angeblich weniger kapitalintensiven Schmalspurbahnen bei weitem aufzuwiegen vermochten.

Im Gegensatz zu marktwirtschaftlich orientierten Unternehmungen war es den Privatbahnen nie möglich gewesen, schlechte Betriebsergebnisse einfach durch Tarifierhöhungen auszugleichen. Weitgehend der Öffentlichkeit verpflichtet, wa-

ren sie angehalten, im Rahmen der Bundesgesetzgebung die in den vier Grundpflichten (Betriebs-, Beförderungs-, Fahrplan- und Tarifpflicht) enthaltenen Auflagen zu erfüllen. Nationale Interessen riefen zudem während beiden Weltkriegen nach zahlreichen Sonderleistungen, die vom Bund nicht vergütet wurden. Da ausserdem in Krisenjahren ausländische Touristen wegzubleiben pflegten, im Ersten Weltkrieg gar die Kohle auszugehen drohte und bei misslicher Wirtschaftslage die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ohnehin zu wünschen übrig liess, verschlechterte sich die Lage der Privatbahnen so rapide, dass mehr als einmal der Konkurs drohte.

Gewiss schufen Hilfeleistung wie das Privatbahnhilfegesetz der Jahre 1918 und 1939 die Voraussetzung zu Investitionen der öffentlichen Hand, erwiesen sich aber nicht als geeignetes Instrumentarium, die Privatbahnen vor weiteren Rückschlägen zu bewahren, zumal sich in den dreissiger Jahren abzeichnete, dass mit dem Aufkommen des Automobils die Bahnen das Transportmonopol verloren. In der Tat wurde immer deutlicher, dass der viel flexiblere Individualverkehr die starr strukturierten Eisenbahnen immer mehr zu konkurrenzieren vermochte.⁶⁴⁵

Gerade der AB wie der SGA machte die Zunahme des Autoverkehrs schwer zu schaffen. Mit Besorgnis wurde registriert, dass das Alpsteingebiet immer mehr zum beliebten Ziel von Autocars wurde, deren Inhaber die Bahntarife geschickt zu unterbieten wussten, denn sie waren ja — im Gegensatz zu den Bahnen — nicht an die Tarifpflicht gebunden.

Ausserdem war ein rationell geführter Autobusbetrieb weniger personalintensiv. Der Autobus konnte sein Ziel frei wählen, ohne für den Unterhalt der Fahrbahn aufkommen zu müssen.

Es ist verständlich, dass es zu einem Interessenkonflikt zwischen den beiden Verkehrsmitteln kam. Wohl wurde versucht, die Konkurrenzierung der Schiene durch die Strasse in vernünftigem Rahmen zu halten, doch scheiterten bis in die neueste Zeit alle Anläufe, ordnend einzugreifen. Im Grunde genommen versucht die jetzt vorliegende Gesamtverkehrskonzeption, reichlich verspätet ein bereits in den dreissiger Jahren aufgegriffenes Postulat zu erfüllen, im Rahmen einer vernünftigen Verkehrsordination das Verhältnis zwischen Bahn und Auto zu entkrampfen.

Fehlende Mittel hatten es den Privatbahnen in der Vergangenheit nicht erlaubt, ihr Rollmaterial laufend den Erfordernissen der Zeit anzupassen, so dass deren mangelnde Attraktivität die Abwanderung auf die Strasse nur förderte. Unaufhaltsam steigende Lohn- und Materialkosten zehrten die Reserven der Bahnen auf, so dass sie im Bestreben, ein ausgeglichenes Budget zu präsentieren, nur minimale Investitionen tätigen konnten — und dies oft auf Kosten der Betriebssicherheit.

Was die vom Bund gewährten Subventionen betraf, hatte es sich gezeigt, dass diese in der Regel erst dann ausgerichtet wurden, wenn sich am Horizont bereits ein neuer Finanzbedarf abzeichnete. Das Dilemma der Bahnen bestand also darin, dass die mit den zur Verfügung stehenden Mitteln äusserst sorgfältig umzugehen hatten, also kaum die dringendsten Aufgaben zu bewältigen vermochten.

Eigenwirtschaftlichkeit war ein Diktat, nicht ein Gebot, denn Bundesgelder flossen erst dann, wenn der Konkurs drohte!

Gerade in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde immer deutlicher, dass die Bahnen langfristig gesehen ohne dauernde Bundeshilfe kaum überleben würden. Jahrzehntelang fällige Neuerungen konnten nicht mehr länger aufgeschoben werden. Weitere Sparübungen auf Kosten des Rollmaterials wie der Bahnanlagen liessen sich nicht mehr verantworten — im Gegenteil, immer mehr Bahnen wurden sanierungsbedürftig.

Das anhaltend gute Wirtschaftsklima in den Nachkriegsjahren setzte zudem die Lohn- und Preisspirale kräftig in Bewegung, so dass die Personalkosten immer mehr ins Gewicht fielen, als dies ohnehin bis dahin der Fall gewesen war. Die zusätzlichen Aufwendungen konnten nicht durch Mehrerträge im Personenverkehr und im Güterverkehr ausgeglichen werden, da — wie bereits Ende der dreissiger Jahre befürchtet — der während des Zweiten Weltkrieges praktisch bedeutungslose Individualverkehr in den Nachkriegsjahren eine beispiellose Blüte erlebte. Bis auf den heutigen Tag taucht denn auch in den Geschäftsberichten der beiden appenzellischen Bahnen AB und SGA die Klage auf, dass sie nicht in der Lage seien, der Abwanderung auf die Strasse Einhalt zu gebieten und entsprechend dem Konjunkturverlauf am Aufschwung des Güterverkehrs zu partizipieren.

Zweifelloso machte die periphere Lage des Appenzellerlandes zum vornherein jegliche Hoffnung zunichte, von der Hochkonjunktur in gleichem Masse zu profitieren wie andere Regionen der Schweiz. Es hatte sich nämlich gezeigt, dass sich neue Industrie- und Siedlungsschwerpunkte mit Vorliebe entlang den SBB-Hauptachsen zu bilden pflegten. Was den Wirtschaftsraum St.Gallen/Appenzell betrifft, profitiert die verkehrsgeographisch günstig — sozusagen vor der Haustüre der Stadt St.Gallen und des Ausserrhoder Hauptortes Herisau — gelegene sanktgallische Gemeinde Gossau eindeutig von ihrem Standortvorteil, der viele Firmen zu Neubauten ermunterte, stehen doch in allernächster Nähe Industrieleise sowie ein Anschluss ans schweizerische Nationalstrassennetz zur Verfügung.

Deutlicher als je zuvor wurde klar, dass die appenzellischen Schmalspurbahnen im Grunde genommen Opfer jener Initianten waren, die aus Kostengründen partout an der Meterspur festhielten, obwohl mahnende Stimmen schon in der

Gründerzeit darauf hingewiesen hatten, dass der Güterverkehr darunter zu leiden habe. Gerade ein Randgebiet wie das Appenzellerland, das nur mit Stichbahnen erschlossen wurde, hätte vom nahtlosen Anschluss ans internationale Eisenbahnnetz profitiert.

Nun, in den fünfziger Jahren wurde die Notwendigkeit weiterer Privatbahnhilfe von den verantwortlichen Instanzen durchaus erkannt. Bereits im Jahre 1950 lag ein erster Vorentwurf für ein neues Eisenbahngesetz vor; der eigentliche Durchbruch erfolgte aber erst 6 Jahre später, als sich das Parlament mit den Details des neuen Gesetzes befasste. Auf Anregung des Ständerates wurde die heute nicht wegzudenkende Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der unternehmungsfremden Lasten in den Gesetzestext aufgenommen.

Am 20.12.1957 wurde das neue Eisenbahngesetz von den beiden Räten verabschiedet. Für die beiden appenzellischen Bahnen sind vor allem die Abschnitte 6 und 7 von Bedeutung. So verpflichtet sich der Bund gemäss Artikel 50, Abschnitt 6 einen Ausgleich für jene Leistungen zu erbringen, die eine Bahn mit Rücksicht auf volkswirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedürfnisse nicht allein übernehmen kann. Unter dem Titel «Förderung der Eisenbahnen und Hilfeleistung» sind im siebten Abschnitt namentlich Mittel für technische Verbesserungen (Art. 56), die Umstellung auf Autobusbetrieb (Art. 57) sowie die Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58) vorgesehen. Art. 60 hält fest, dass die Kantone an die in Art. 56 vorgesehenen Massnahmen einen angemessenen Beitrag zu leisten haben; an die in den Artikeln 57 und 58 umschriebene Hilfe sollten die Kantone in der Regel einen halb so hohen Betrag wie der Bund zur Verfügung stellen.⁶⁴⁶

In einer Verordnung über den Vollzug von Artikel 60 des Eisenbahngesetzes vom 3. März 1975 wurden dann die Beitragsleistungen der Kantone nach den Artikeln 56, 57 und 58 des Eisenbahngesetzes aufgrund eines vom Eidgenössischen Amt für Verkehr im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung ermittelten Gesamtindexes abgestuft.⁶⁴⁷

Spezifisch appenzellischen Interessen trug eine mit Jahresbeginn 1972 in Kraft getretene Änderung von Artikel 60 Rechnung, wurden doch die Beiträge für die in den Artikeln 56 und 58 vorgesehene Hilfe für finanziell besonders schwer belastete Kantone bis auf 15 Prozent herabgesetzt.⁶⁴⁸ Damit wurde der Motion des damaligen National- und späteren Ständerates Dr. Raymond Broger sel. entsprochen, in welcher dieser auf die hohe Belastung des Kantons Appenzell Innerrhoden durch die Eisenbahnen hinwies u.a. mit der folgenden trafen Begründung:

Der Innerrhoder verfügt zwar über eine eidgenössisch anerkannte Heiterkeit des Gemüts, aber die hohe Temperatur dieser Seelenlage sinkt doch um einige Grade, wenn er an die Höhe seiner Steuern und an die Schwere seiner Bahnbelastungen denkt. In beiden hält er nämlich den schweizerischen Re-

kord, worauf er keineswegs stolz ist, weil sich in diesen Spitzenzahlen ungesunde Verhältnisse widerspiegeln. Ich möchte Ihnen nicht vorjammern, stelle aber fest: Inner-Rhoden steht mit der Eisenbahnbelastung pro Kopf der Bevölkerung mit Abstand an der Spitze aller Kantone. Es muss dafür 18 Prozent seines Steueraufkommens verwenden, obwohl es steuerlich gesehen ebenfalls auf dem grössten Fuss der Schweiz lebt.

Im Augenblick, da man dem wesentlich behäbigeren Berner Mutzen mit der BLS-Übernahme unter die Arme greift, wäre zweifellos auch der Zeitpunkt gekommen, den grazileren Appenzeller Bären ein Brett zuzuschieben, damit sie wieder Tritt fassen können...⁶⁴⁹

Das Eisenbahngesetz hat bis heute Bundessubventionen in der Grössenordnung von mehreren hundert Millionen Schweizer Franken ausgelöst. Im Rahmen von Investitionsprogrammen aus den Jahren 1966 und 1972 unterbreitete die Appenzeller Bahn dem Eidgenössischen Amt für Verkehr zwei Investitionsprogramme in der Höhe von 7 Mio. resp. 18 Mio. Franken. Mit den von Bund, Kantonen und Gemeinden bewilligten Mitteln wurde die Erneuerung des Rollmaterials und der Signalanlagen forciert, eine Depoteinstellhalle gebaut, Brücken erneuert. Grössere Summen erforderte der Ausbau des Bahnhofs Herisau und die Einführung des Rollbockbetriebes auf der Strecke Gossau—Wasserauen im Laufe des Jahres 1977, womit die Einführung des direkten Wagenladungsverkehrs ermöglicht wurde.⁶⁵⁰

Was die SGA betraf, war auch dieses Unternehmen daran interessiert, seine Anlagen mit Bundeshilfe zu sanieren. Als eigentliche Strassenbahn konzipiert, war sie naturgemäss weit mehr Gegenstand öffentlichen Interesses als die eigentrassierte Appenzeller Bahn. So bedrohte der immer dichtere Autoverkehr die Bahn immer mehr. Gerade in Teufen wurde die Ortsdurchfahrt zu einem eigentlichen Flaschenhals für Auto und Bahn, so dass deren Verlegung an den Südrand des Dorfes gefordert wurde.⁶⁵¹ Andere Stimmen verlangten gar die Umstellung der Bahn auf einen leistungsfähigen Busbetrieb. Zur Klärung der Situation wurde 1966 eine vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingesetzte «Kommission zur Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmungen» unter dem Präsidium von Herrn Dr. Otto Angehrn, ordentlicher Professor für Betriebswirtschaftslehre an der ETH, beauftragt. Geprüft wurden die Varianten Zahnrad-, Adhäsionsbetrieb und Umstellung auf Autobusbetrieb.

Der im Mai 1970 vorgelegte Kommissionsbericht enthielt die Empfehlung, die Bahn aus betriebswirtschaftlichen Gründen in einen reinen Adhäsionsbetrieb umzuwandeln, um die Zusammenarbeit mit der Appenzeller Bahn wesentlich zu erleichtern. Aufgrund zuverlässiger Berechnungen wurden für die Umstellung der SGA auf Adhäsionsbetrieb 52 Mio. Franken veranschlagt (Preisbasis 1976).

Doch die sich 1977 abzeichnende Finanzknappheit des Bundes liess eine Reduktion des Programmes als wünschbar erscheinen, zumal das EAV die Finanzie-

rung vorab des neuen Rollmaterials nicht mehr garantieren konnte. Da aber mit dem Ersatz der 5 seit 1931 in Betrieb genommenen Motortriebwagen ABDeh 4/4 nicht länger zugewartet werden konnte, wurde ein reduziertes Programm ausgearbeitet, das auf den Bau des Riethüslitunnels verzichtete, womit der im Frühjahr 1980 erneuerte Zahnstangenabschnitt in der Ruckhalde weiterhin eine eisenbahntechnische Rarität bilden wird. Das «Modifizierte Erneuerungsprogramm 1977» sieht u.a. bis Ende 1980 Streckenkorrekturen und Gleiserneuerungen, die Anschaffung von 4 Pendelzügen, den Bau von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen und einer Einstellhalle in Gais sowie die Einführung von Billettautomaten vor.⁶⁵²

Um den Anschluss an die im Rahmen eines gesamtschweizerischen Beschaffungsprogrammes erfolgte Sammelbestellung von neuen Triebfahrzeugen zu finden, bewilligten Bund und Kantone 1978 der AB nebst weiteren Mitteln zur Verbesserung der Infrastruktur in der Höhe von 7,380 Mio. Franken einen Kredit von 3 Mio. Franken für den Kauf eines Pendelzuges nach SGA-Norm, der für die freizügige Verwendung auf dem gesamten Netz beider Bahnen vorgesehen ist. Mit dieser Bestellung soll der Wille der verantwortlichen Instanzen dokumentiert werden, die engere Zusammenarbeit beider Bahnen soweit zu vereinfachen, dass dereinst AB-Züge nach Gais—St.Gallen und SGA-Züge nach Herisau—Gossau fahren werden. Dies ganz im Sinne der seit dem Amtsantritt des Gemeinschaftsleiters Josef Hardegger auf den 1. Juli 1970 konsequent verfolgten pragmatischen Rationalisierung. Die seither erfolgten Wahlen gemeinschaftlicher Chefsbeamten für den Bau-, Zugförderungs- und Werkstättendienst wie die betrieblichen Belange und die Schaffung eines gemeinsamen kommerziellen Dienstes, der für die Verkehrsabrechnung, das Tarifwesen und die Kundenbetreuung zuständig ist, sind wichtige Schritte auf dem Weg zur endgültigen Fusion beider Bahnen. Vorläufig bleiben beide Gesellschaften gegenüber anderen Transportunternehmen, Behörden und Dritten rechtlich und finanziell selbständige Unternehmen. Seit dem 1. Januar 1976 besteht jedoch eine Verwaltungsgemeinschaft, deren Kosten von beiden Bahnen getragen werden.⁶⁵³

Schlussbetrachtungen

Eisenbahnen sind nach Gesetz Unternehmungen, die nach Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen und Gütern benützt werden können. Primär stehen sie also im Dienste der Öffentlichkeit, die sich in der Regel kaum Gedanken darüber macht, wie und mit welchen Mitteln die Bahnen der Beförderungspflicht Genüge tun. Kritische Stimmen regen sich immer erst dann, wenn Klagen über horrenden Defizite laut werden. Periodisch taucht denn auch die Forderung auf, die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu führen mit dem Ziel, die Eigenwirtschaftlichkeit zu heben.

Es zeigt sich aber, dass immer dann regionale Interessen vorgeschoben werden, wenn konkrete Sparmassnahmen in die Wege geleitet werden sollen. In manchen Gremien fallen Voten zugunsten von Rationalisierungen und Sparmassnahmen, doch werden diese zu Lippenbekenntnissen, wenn mannigfaltige Interessen die Erhaltung von unrentablen Linien verlangen. Oft verschaffen sich dabei auch jene Stimmen Gehör, die mit der Eisenbahn höchstens Bubenträume verbinden. Es hat sich immer wieder gezeigt, dass nostalgische Eisenbahnromantik mancher Bahn zum Überleben verholfen hatte, obwohl unzählige Expertisen die Umstellung auf einen Autobusbetrieb empfahlen. Die Grundlagen dazu sind im Eisenbahngesetz von 1957 gegeben, dieses macht aber andererseits unmissverständlich klar, dass die Interessen der Landesverteidigung den Ausschlag geben, ob eine Region nicht zweckmässiger oder wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann.

Obwohl nachgewiesenermassen in Kreisen der AB wie der SGA die Diskussionen über deren Umstellung auf einen Autobusbetrieb nie verstummen wollten, muss klar gesehen werden, dass diese beiden Nebenbahnen — im Gegensatz zu vielen Konkurrenzunternehmen — eine Doppelfunktion erfüllen. So dienen sie laut Art. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20.12.1957 dem Verkehr einer bestimmten Landesgegend, verknüpfen darüber hinaus die beiden appenzellischen Halbkantone (die ja bekanntlich keinen Meter Bundesbahn besitzen) mit dem schweizerischen und dem internationalen Eisenbahnnetz.

Gewiss, seit ihrem Bestehen kritisierte Mängel wie die Wahl der Schmalspur etwa haben die beiden Unternehmen nie zu jenen Arterien gemacht, welche einen sorgenfreien Betrieb ermöglicht hätten. Eher bescheidene Ergebnisse aus dem Güterverkehr und dem lokalen Personenverkehr vermochten die Abhängigkeit beider Bahnen von den Touristen nie zu schmälern. Gerade die saison- und wetterbedingten markanten Frequenzunterschiede stellen an Personal und Rollmaterial grosse Anforderungen, liefern aber auch schlagkräftige Argumente gegen die Umstellung auf Autobusbetriebe, welche solchen Spitzenbelastungen nicht gewachsen wären. Dass beide Bahnen einige Male vom Konkurs bedroht waren, ist kein appenzellisches Novum, sondern widerspiegelt getreulich ein Stück schweizerischer Eisenbahngeschichte, denn auch andere Unternehmungen konnten harte kriegs- und rezessionsbedingte Schicksalsschläge kaum verkraften, zumal die gesetzlichen Grundlagen für eine ausreichende Bundeshilfe nicht gegeben waren. Sicher führte auch die Konkurrenzierung der Bahnen durch das Automobil zu Wettbewerbsverzerrungen. Der schmerzliche Verlust des Transportmonopols führte denn auch dazu, dass das Automobil bis heute als Sündenbock hinhalten muss, wenn es gilt, Einnahmenausfälle zu begründen. Es wurde bzw. wird dabei verschwiegen, dass bereits in der Anfangszeit beider Bahnen Fuhrwerke viele Gütertransporte übernahmen und die Bauern — um Bargeld zu sparen — wie ehemals zu Fuss ihre Marktflecken erreichten. Ausserdem darf nicht übersehen werden, dass die Siedlungsstruktur des Appenzellerlandes mit ihrer charakteristischen Streusiedlung wie dessen topographischen Gegebenheiten den Eisenbahnbau nie besonders begünstigten, was schon unsere Vorfahren eingesehen hatten, als sie aus finanziellen Erwägungen auf den Bau eines das ganze Appenzellerland durchziehenden Eisenbahnnetzes verzichteten. Nach wie vor sind also viele Appenzeller auf die Strasse angewiesen, dabei spielt es keine Rolle, ob sie zu Fuss, per Fuhrwerk oder eben mit dem viel kritisierten Automobil ihr Domizil erreichen — entscheidend ist die Mobilität!

Wenn nun immer wieder in den Geschäftsberichten der AB und der SGA eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen Bahn und Strasse gefordert wurde, stimmte man im Grunde genommen in ein von den SBB vor Jahrzehnten angestimmtes Klagelied ein. Bis in die neueste Zeit versuchen Verkehrspolitikern daher, eine alle Seiten befriedigende Lösung zu finden. Es scheint allerdings fraglich, ob nun gerade die langersehnte Gesamtverkehrskonzeption in der vorliegenden Form verwirklicht werden kann. Erste Stellungnahmen lassen daran zweifeln, ob das ganze Paket tel quel verabschiedet werden wird, zumal der Bund die «Schwerverkehrssteuer» vorziehen will.

Es ist verständlich, dass das Autotransportgewerbe jeden Versuch, seine Wettbewerbsfähigkeit zu mindern, bekämpfen wird, es sei denn, es werde endlich auf

der Basis gegenseitigen Vertrauens ein entspanntes Verhandlungsklima geschaffen. Dies dürfte schwierig sein, denn zu lange wurden von den beiden Kontrahenten Bahn und Strasse einseitig Positionen bezogen: Konfrontation anstatt Kooperation hiess die Devise! Dies führte u.a. zu der grotesken Situation, dass für viele Bahnbeamten das Auto offiziell mehr oder weniger tabu ist, obwohl sie sich privat dieses Verkehrsmittels zu bedienen wissen.

Gerade Privatbahnen wie AB und SGA hätten es in der Hand, trotz der durch die Eisenbahngesetzgebung stark beschnittenen unternehmerischen Freiheiten — so sind sie gezwungen, viele Leistungen zu nicht kostendeckenden Preisen zu erbringen — so viel Eigendynamik zu entwickeln, um wenigstens im Stückgutverkehr mit eigenen Lastwagen die Bedienung franko Domizil zu ermöglichen. Obwohl die Stückguttransportpflicht 1978 aufgehoben wurde, sind AB wie SGA nach wie vor an der Feinverteilung der Stückgüter interessiert, da sie die mit der Aufhebung der Transportpflicht verbundenen Einnahmehinfortfälle nicht wie die SBB ohne weiteres verkraften können, da ein Leistungsabbau bekanntlich keine wesentlichen Einsparungen zur Folge hat — geschweige denn, Mehreinnahmen aus anderen Sparten nach sich zieht. Ideal wäre also die Anschaffung eigener Camions, ein unternehmerisch zweifellos richtiger, politisch aber noch brisanter Entscheid!

Gerne tröstet man sich mittlerweile mit dem Argument, die sich abzeichnende Erdölverknappung werde in Zukunft manche Automobilisten zur Vernunft und somit wieder zurück zur Eisenbahn zwingen. Dabei wird geflissentlich übersehen, dass die Automobilindustrie ein derart integraler Bestandteil des weltweiten Wirtschaftsgefüges ist, dass deren Kollaps schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen könnte, denen sich die Bahnen ebensowenig wie andere Wirtschaftszweige entziehen könnten. Den Untergang des Automobils zu prognostizieren ist ebenso Utopie wie ein vermehrtes Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel zu erhoffen. Realisten sollten sich bewusst sein, dass sich herkömmliche Treibstoffe ersetzen lassen, sobald die Techniker dazu gezwungen werden. Manchmal wäre wünschbar, ähnliche Sachzwänge würden die Bahnen zu einem kundengerechteren Angebot zwingen. Zumindest auf den Hauptlinien übersteigt die Nachfrage zuweilen das Angebot. Der Bau einer neuen Haupttransversale dürfte zweifellos Abhilfe schaffen!

Es bleibt überdies zu hoffen, dass die im Zusammenhang mit dem neuen Reisezugskonzept ab 1982 vorgesehenen Mehrleistungen (Studentakt!) beim Publikum Anklang finden und die erwarteten Mehreinnahmen bringen werden.

Momentan versprechen auf den Herbst 1980 angekündigte Tarifierhöhungen zusätzliche Mittel. Nach wie vor ins Gewicht fallen die unter dem Titel «Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen» ausgerichteten Gelder, die laut Gesamt-

verkehrskonzeption teilweise auf die Kantone überwältzt werden sollen, was unliebsame Diskussionen über die Lastenverteilung auslösen könnte. Selbstredend sind die appenzellischen Privatbahnen nach wie vor auf die im Eisenbahngesetz von 1957 verankerte Bundeshilfe angewiesen. Diese umfasst ausserdem die «Tarifannäherung», wodurch die Privatbahnen wettbewerbsfähiger wurden.

Wie sieht nun die Zukunft aus? Weitere Defizite sind wohl kaum zu vermeiden. Es wird eine Frage der politischen Vernunft sein, die von den Bahnen im Berufs- und Schülerverkehr zu erbringenden Leistungen stärker zu subventionieren. Ebenso sollten Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Strasse korrigiert werden. Lastwagen sind ja bekanntlich nicht dazu angehalten, ihre Infrastruktur wie die Bahn selbst zu finanzieren. Die Schwerverkehrssteuer dürfte in absehbarer Zeit Abhilfe schaffen.

Die Erkenntnis sollte reifen, dass Bahnen kaum eigenwirtschaftlich betrieben werden können, denn gewisse Leistungen für die Allgemeinheit müssen so oder so via Steuerfranken finanziert werden. Gerade in dünner besiedelten Regionen leisten sie unschätzbare Dienste für die einheimische Bevölkerung.

Nebenlinien aufzuheben hiesse, der Zentralisierung Vorschub zu leisten und den Sog der Ballungszentren verstärken. Was die appenzellischen Halbkantone betrifft, würde die Abwanderung noch stärker gefördert. Denn gerade die Appenzeller Bahnen haben die Dezentralisierung der appenzellischen Industrie überhaupt ermöglicht. Trotz immer grösserer Mobilität des einzelnen haben die appenzellischen Bahnen durchaus eine Überlebenschance. Dies stellt auch das aufgrund des Bundesgesetzes über Investitionshilfe für Berggebiete vom 28.6.1974 ausgearbeitete Entwicklungskonzept für den Kanton Appenzell A.Rh. fest. Statistiken zeigen, dass Bahngemeinden ihre Einwohnerzahl durchaus zu halten vermochten, die übrigen Gemeinden jedoch unter der fortdauernden Abwanderung leiden. Gewiss sind Anstrengungen nötig, die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu steigern.

Obwohl AB und SGA hinsichtlich Fahrplanangebot gut bis sehr gut abschneiden — so vermitteln sie in Gossau resp. St.Gallen Anschlüsse ans SBB-Netz — sollten sie noch mehr in den Dienst des Kunden gestellt werden. Intensive Werbung, attraktive Sonderzüge für Gruppenreisen, den Pendlern angepasste Taktfahrpläne, die Schaffung eines regionalen Verkehrsverbundes wie die Schaffung von öffentlichen Parkplätzen sind die wichtigsten Postulate.

Parallel dazu sind Anstrengungen nötig, den Reisekomfort zu heben und Sicherungsanlagen auszubauen. Der Hang zum Perfektionismus sollte aber die Verantwortlichen nicht dazu verleiten, die öffentliche Hand über Gebühr zu beanspruchen. Es bleibt zu hoffen, dass zur Finanzierung der zahlreichen Auf-

gaben in absehbarer Zeit eine Sondersteuer sowie der in der Gesamtverkehrskonzeption angeregte Fonds für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen wird.⁶⁵⁴

Anhang

Bundesbeschlüsse betreffend Konzessionen und Fristverlängerungen der SGA, AG und SB

Bundesratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
BB betr. Konzession einer schmal- spurigen Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten	29. 4. 1887	1. einer Eingabe der Herren C. Sonderegger, Land- amann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appen- zell, vom 22., eingelangt am 26. Februar 1887; 2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 22. April 1886	29. 4. 1888		NF, 9. Teil, 1886/87, pp. 260 ff.
BRB betr. Fristverlängerung für die schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten	12. 7. 1889	1. eines Gesuches der Koncessionäre einer Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten, vom 20. April 1889; 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departementes	29. 4. 1891		NF, 10. Teil, 1888/89, p. 169
BB betr. 1. Erneuerung und Über- tragung der Konzessionen sowie Fristverlängerung für die schmalspu- rigen Eisenbahnen von Appenzell nach Altstätten und von Appenzell nach Gais	22. 12. 1893	1. zweier Eingaben des Herrn C. Sonderegger in Appenzell vom 26. Mai und 20. Juni 1893; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezem- ber 1893 beschliesst: 1. Die den Herren C. Sonderegger und J. U. Deutsch in Appenzell durch Bundesbeschlüsse vom 29. April 1887 (EAS, IX, 260) und 23. Juni 1887 (aaO. IX, 305) verliehenen Konzessionen für eine schmalspu- rige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten und eine solche von Appenzell nach Gais werden unter den in den genannten Beschlüssen enthaltenen Be- dingungen und unter gleichzeitiger Übertragung auf die Herren C. Sonderegger vorgenannt und Rud. Fastenrath in Herisau erneuert ...	29. 4. 1895 und 23. 6. 1895		NF, 12. Teil, 1892/93, pp. 632/33
BB betr. Erneuerung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten	23. 3. 1896	1. einer Eingabe der Herren C. Sonderegger und R. Fastenrath in Appenzell, vom 21. Mai 1895; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Februar 1896	23. 6. 1898		NF, 14. Teil, 1896/97, pp. 113 ff.

Bundsratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
BRB betr. Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten	19. 8. 1898	1. eines Gesuches des Herrn Nationalrat C. Sonder- egger, vom 7. Juni 1898; 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departements;	23. 6. 1901		NF. 15. Teil, 1898/99, p. 228
BRB betr. Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten	23. 7. 1901	1. eines Gesuches der Herren C. Sonderegger in Appenzell und Rud. Fastenrath in Herisau, vom 17. Juni 1901; 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departements	23. 6. 1904		17. Band 1901, p. 144
BB betr. Konzession einer elektri- schen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Sta- tion der SBB) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn)	23. 6. 1905	1. einer Eingabe der Herren Fürsprech Schöbi, Ge- meindeammann Segmüller und Kantonsrat Biroll in Altstätten, Ingenieur Strub in Zürich, Ingenieur Breuer in Freiburg, und Gyr, Krauer & Cie. in Zürich, vom 18. Juni 1904; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 5. Juni 1905	23. 6. 1906		21. Band 1905, pp. 146 ff.
BRB betr. Fristverlängerung für eine Eisenbahn von Altstätten nach Gais	3. 8. 1906	1. eines Gesuches des Herrn Breuer, Ingenieur in Freiburg, vom 6. Juni 1906; 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departementes	1. 7. 1907		22. Band 1906, p. 303
BRB betr. Fristverlängerung für eine elektrische Schmalspurbahn (teil- weise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der Schweizerischen Bun- desbahnen) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn)	28. 1. 1908	1. eines Gesuches des Herrn K. A. Breuer, Ingenieur in Freiburg, vom 29. Juli 1907; 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departementes	1. 7. 1909		24. Band 1908, p. 34

Bundesratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
BRB betr. Fristverlängerung für eine elektrische Schmalspurbahn (teil- weise Zahnradbahn) von Altstätten SBB nach Gais (Station der Appen- zeller Strassenbahn)	31.12.1909	1. einer Eingabe des Herrn Ingenieur K. A. Breuer, in Freiburg, vom 17. Juni 1909; 2. zweier Eingaben des Gemeindefamtes Altstätten vom 28. Juni und vom 29. September 1909; 3. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departementes	1. 7.1910		
BB betr. Konzession einer schmal- spurigen Eisenbahn von Appenzell nach Gais	23. 6. 1887	1. einer Eingabe der Herren C. Sonderegger, Land- ammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appen- zell, vom 22., eingelangt am 26. Februar 1887; 2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 13. Juni 1887	23. 6. 1890		NF, 9. Teil, 1886/87, pp. 305ff.
BB betr. Konzession einer schmal- spurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlücke (Säntisbahn)	23. 6. 1887	1. einer Eingabe der Herren C. Sonderegger, Land- ammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appen- zell, vom 22., eingelangt am 26. Februar 1887; 2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 13. Juni 1887	23. 6. 1890		NF, 9. Teil, 1886/87, pp. 312 ff.
BRB betr. Fristverlängerung für die schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Gais	26. 7. 1890	1. eines Gesuches der Konzessionäre einer Eisen- bahn von Appenzell nach Gais 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departementes	23. 6. 1892		NF, 11. Teil, 1890/91, p. 94
BB betr. 2. Übertragung der Konzession und Fristverlängerung für die schmalspurige Eisenbahn (stellen- weise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlücke (Säntisbahn)	22. 12. 1893	1. zweier Eingaben des Herrn C. Sonderegger in Appenzell vom 26. Mai und 20. Juni 1893; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezem- ber 1893 beschliesst: 3. Die den Herren C. Sonderegger und J. U. Deutsch in Appenzell durch Bundesbeschluss vom 23. Juni 1887 (EAS IX, 312) verliehene Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnrad- bahn) von Appenzell nach Wagenlücke (Säntis- bahn) wird auf die Herren C. Sonderegger vorge- nannt und Rudolf Fastenrath in Herisau über- tragen....	23. 6. 1895		NF, 12. Teil, 1892/93, pp. 632/33

Bundesratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
BRB betr. Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Gais und von Appenzell nach Wagenlücke (Säntis- bahn)	31.1.1896	1. zweier Eingaben der Herren C. Sonderegger, Nationalrat, und R. Fastenrath, in Appenzell, vom 21. Mai und 14. Dezember 1895 2. eines Berichtes und Antrages seines Eisenbahn- departements	23.6.1898		NF, 14. Teil, 1896/97, p. 73
Hinfall von Konzessionen im Jahre 1898 A. Infolge unbenützten Ablaufes der zur Einreichung der vorschrifts- mässigen Vorlagen angesetzten Frist 2. Appenzell—Gais					NF, 15. Teil, 1898/99, p. 359
BB betr. Konzession einer elektri- schen Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen	22.12.1899	1. einer Eingabe der Herren Dr. Du Riche Preller und Mithafte vom 15. Februar 1899; 2. einer Eingabe der Appenzeller Strassenbahn- Gesellschaft vom 29. Mai 1899; 3. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Okt. 1899	22.6.1900	19.11.1900	NF, 15. Teil, 1898/99, pp. 851 ff.
BRB betr. Fristverlängerung für eine elektrische Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen Hinfall von Konzessionen im Jahre 1901 A. Infolge unbenützten Ablaufes der zur Einreichung der vorschrifts- mässigen Vorlagen angesetzten Frist 2. Gais—Appenzell—Wasserauen, 15. März	1.6.1900	1. zweier Eingaben der Herren Dr. Du Riche Preller und Mithafte, vom 2. und 18. Mai 1900;	15.3.1901	15.5.1902	16. Teil, 1900, p. 115 17. Band, 1901, p. 315
BB betr. Fortsetzung der Strassen- bahn St. Gallen—Gais nach Appen- zell.	10.10.1902	1. eines Gesuches des Verwaltungsrates der Appen- zeller Strassenbahn vom 22. März 1902; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Okt. 1902	10.10.1903		18. Band, 1902, pp. 199 ff.

Bundesratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bunderversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
BB betr. Konzession einer schmal- spurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn)	22. 12. 1903	1. einer Eingabe der Herren Nationalrat Sonder- egger in Appenzell, Dr. C. Meyer, Advokat in He- risau, Bankdirektor Ebner und Gemeinderat Zweifel-Weber in St. Gallen vom 14. Mai 1903; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. Okt. 1903	22. 12. 1904		19. Band, 1903, pp. 246 ff.
BB betr. Änderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntis- bahn)	22. 12. 1905	1. dreier Eingaben der Herren Nationalrat Sonder- egger in Appenzell, Dr. C. Meyer, Advokat in He- risau und Gemeinderat Zweifel-Weber in St. Gallen, vom 21. August, 7. und 25. Oktober 1905; 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dez. 1905	22. 12. 1906		22. Band, 1905, pp. 373 ff.
BB betr. Änderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (strecken- weise Zahnradbahn oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn)	26. 3. 1909	1. eines Konzessionsänderungsgesuches des Initiativ- komitees der Säntisbahn vom 4. Juni 1907; 2. eines Fristverlängerungsgesuches des gleichen Komitees vom 25. Juli 1907; 3. eines Konzessionsgesuches des Herrn Ingenieur Imfeld, in Zürich, für eine Schmalspurbahn (teil- weise Drahtseilbahn) von Urnäsch auf den Säntis, vom 22. Februar 1908; 4. einer Botschaft des Bundesrates, vom 22. Juni 1908 beschliesst: I. 1. Die Fristen zur Einreichung der vorschritts- mässigen technischen und finanziellen Vorlagen, so- wie der Gesellschaftstatuten, werden wie folgt fest- gesetzt: a) für die Strecke Appenzell—Möglisalp Ende 1910; b) für die Strecke Möglisalp—Säntis Ende 1912 III. Auf das Konzessionsgesuch des Herrn Inge- nieur Imfeld für eine Schmalspurbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Urnäsch auf den Säntis, vom 22. Februar 1908, wird dormalen nicht eingetreten.	Ende 1910 und Ende 1912		25. Band, 1909, pp. 100 ff.

Bundesratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
BB betr. Änderung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn)	23. 12. 1910	1. eines Konzessionsänderungsgesuches des Initia- tivkomitees der Säntisbahn vom 18. November 1910 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Dezem- ber 1910 beschliesst: ..., dass der Gesellschaft gestattet wird, die Bahn in vier Sektionen ... auszuführen			26. Band, 1910, pp. 380/81
Hinfall von Konzessionen A. Infolge unbenützten Ablaufes der zur Einreichung der vorschrifts- mässigen Vorlagen angesetzten Frist 2. Säntisbahn: Strecke Wasserauen — Möglisalp—Säntis, 31. Dez. 1930					46. Band, 1930, p. 92
Konzession für eine Luftseilbahn von der Schwägalp auf den Säntis	22. 9. 1933	Das eidgenössische Post- und Eisenbahndeparte- ment erteilt hiermit, gestützt auf Art. 3 des Bundes- gesetzes betreffend den Postverkehr vom 2. Okto- ber 1924, Herrn Dr. C. Meyer in Herisau zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die nachstehende Kon- zession für die gewerbsmässige Beförderung von Personen mit regelmässigen Fahrten auf einer Luft- seilbahn von der Schwägalp auf den Säntis. Art. 1 Bei der Erstellung und beim Betrieb der Anlage sind die jeweiligen Bundesgesetze sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden, die sich auf den Bau und Betrieb von Luftseilbahnen beziehen oder auf diese anwendbar erklärt werden, jederzeit ge- nau zu achten; es sind dies zurzeit folgende Erlasse: a) das Bundesgesetz betr. die Haftpflicht der Eisen- bahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905;			49. Band, 1933, pp. 291 ff.

Bundesratsbeschluss (BRB) Bundesbeschluss (BB) betreffend	Datum	Der Schweizerische Bundesrat nach Einsicht Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Frist für Pläne und Finanzausweis	Voll- endung	EAS
		b) die Verordnung betr. die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen vom 18. September 1906; c) das Bundesgesetz betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 6. März 1920, samt der zugehörigen Vollziehungsverordnung vom 12. August 1921; d) die Vorschriften des eidg. Post- und Eisenbahndepartements für den Bau von Luftseilbahnen vom 1. Januar 1933			

Literaturverzeichnis

Quellen

a) Briefe und Protokolle

Archiv Appenzeller Bahn: Protokolle der Sitzungen des Gründungskomitees und der Direktion der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahn vom 3.9.1882 bis 3.11.1973; Protokolle des Verwaltungsrates der SLB vom 2.5.1876 bis 24.4.1885; Protokolle des Verwaltungsrates der AB vom 28.7.1885 bis 6.6.1902; Protokolle des Verwaltungsrates der AB vom 27.6.1902 bis 19.8.1918

Protokolle der Verhandlungen der Privatbahnkommission: Band 1: Protokolle vom 20.8.1872 bis 4.5.1875; Band 2: Protokolle des Konsortiums vom 7.5.1875 bis 21.12.1882; Protokolle der erweiterten Direktionskommission vom 16.2.1883 bis 3.11.1884; Protokolle des Initiativkomitees vom 13.11.1884 bis 22.1.1885; Band 3: Protokolle des Initiativkomitees vom 19.3.1885 bis 30.5.1892; Dossiers Appenzeller Bahn; Dossiers Sântisbahn

Archiv St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn: Gründungsurkunden der Strassenbahn St.Gallen—Gais; Protokoll der I. Versammlung der Interessenten für die Ausführung einer Strasseneisenbahn St.Gallen—Gais vom 4.11.1882; Protokolle des Initiativkomitees für die Strassenbahn St.Gallen—Gais 1883—1885; Protokolle des provisorischen Komitees der Strassenbahn St.Gallen—Gais 1886—1887; Protokoll der konstituierenden Generalversammlung der Appenzeller Strassenbahn vom 7.9.1887; Protokolle des Verwaltungsrates der Appenzeller Strassenbahn 1887—1943

Bundesarchiv: Dossiers Appenzeller Bahn; Dossiers Appenzeller Strassenbahn; Dossiers Sântisbahn

Gemeindearchiv Gossau: Protokolle des Initiativkomitees für eine Bahnverbindung von Gossau nach Herisau vom 15.6.1902 bis 21.12.1910; Protokolle des Initiativkomitees für eine Strassenbahn von Herisau nach Gossau vom 30.3.1906 bis 20.9.1913

Gemeindearchiv Herisau: Râthen bzw. Gemeinderatsprotokolle von 1870 bis 1912

Gemeindearchiv Urnäsch: Gemeinderatsprotokolle

Kantonsarchiv von Appenzell A.Rh.: Akten der Gesetzgebungs- und Verwaltungsbehörden aus dem Zeitraum von 1848 bis 1900: Eisenbahnwesen

Staatsarchiv des Kantons St.Gallen: Dossiers Appenzeller Bahn

b) gedruckte Quellen

Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts.

Appenzellische Jahrbücher, herausgegeben von der Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft, 1854 ff.

Bericht des Herrn Oberst J. Grandjean, Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn an das Direktionskomitee der Appenzeller Bahn über den Fortbau und die Rentabilität der Strecke Urnäsch—Appenzell, 1882

Beschwerde des Verwaltungsrates der Appenzeller Bahn in Herisau an die h. Bundesversammlung betreffend Ausführung des ihr am 24.3.1897 konzedierte Stücker Herisau—St.Gallen, Herisau 10.12.1905

Cuenod G., Weiss Th.: Expertenbericht über die Bauverhältnisse der Teilstrecken Urnäsch—Pfändlermühle und Gontenbad—Appenzell, Bern und Zürich 9.3.1885 in: Appenzeller Volksfreund, 18. und 21.3.1885

Die wirtschaftliche Bedeutung des Rekurses der Appenzeller Bahn wegen verweigerter Baubewilligung nach St.Gallen. Eingabe von Privaten und Behörden der Gemeinden Lutzenberg, Appenzell, Urnäsch, Waldstatt, Schönengrund, Hundwil und Schwellbrunn, 1905

Dubs Jakob: Die Schmalspurbahn und ihre Gegner. Eine Beleuchtung des Gutachtens des Herrn Kantonsingenieurs Wetli, Stäfa 1873

Geschäftsberichte der Altstätten-Gais-Bahn 1911—1947

Geschäftsberichte der St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn 1947—1978

Geschäftsberichte der Sântisbahn 1912—1938

Geschäftsberichte der Elektrischen Bahn Appenzell—Weissbad—Wasserauen 1939—1946

Hungerbühler J.M.: Über das sanktgallische Eisenbahnwesen, 1846

Hungerbühler J.M.: Über die Toggenburger-Bahn in: Kleine Schriften der St.Gallisch—Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft, 1858

Jahresberichte der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahn 1872—1884

Jahresberichte der Appenzeller Bahn 1885 ff.

Motion Broger: Appenzellische Schmalspurbahnen. Nationalrat 18.12.1969. Ständerat 19.3.1970 ed. Sekretariat der Schweizerischen Bundesversammlung

Rechenschaftsberichte der sanktgallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft 1853—1857

Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrates der Toggenburger-Bahn vom 27.12.1867 bis 31.12.1870

Rechenschaftsberichte der Vereinigten Schweiz. Bahnen

Rechenschaftsberichte der Appenzeller Strassenbahn 1888—1929

Rechenschaftsberichte der Elektrischen Bahn St.Gallen—Gais—Appenzell 1930—1946

Sammlung der auf das Schweizerische Eisenbahnwesen bezüglichen Aktenstücke (Eisenbahnaktensammlung)

Statuten der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen

Statuten der Altstätten-Gais-Bahn

Statuten der Appenzeller Strassenbahn

Statuten der St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn

Statuten der Appenzeller Bahn

Statuten der Sântisbahn

Statuten der Elektrischen Bahn Appenzell—Weissbad—Wasserauen

Stephenson R., Swinburne H.: Bericht über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, Bern 1850

Technischer Bericht der SGA-Stammstrecke St.Gallen—Appenzell. Bericht der Direktion SGA im März 1977

Vereinigte Schweizer Bahnen: Bericht an den Verwaltungsrat betreffend die Strasseneisenbahn St.Gallen—Gais; St.Gallen, den 6. Oktober 1882. Für die Generaldirektion, der Präsident: Wirth

Bericht an die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre vom 14. November 1882 betreffend die Strasseneisenbahn St.Gallen—Gais

Protokoll der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom Donnerstag, den 14. Dezember 1882 im Grossratssaale des Regierungsgebäudes in St.Gallen

Vernehmlassung der Appenzeller Bahn in Herisau auf die Botschaft des h. Bundesrates über ihren Rekurs, 11.4.1905

Wetli Konrad: Gutachten über schmalspurige Eisenbahnen mit Rücksicht auf das Projekt Stäfa—Wetzikon, Zürich 1872

Ziegler J.M.: Betrachtungen über den projektierten Eisenbahnbau und den Einfluss der Schienenwege auf die Schweiz, St.Gallen und Bern 1851

c) Presse

Appenzeller Volksfreund

Appenzeller Zeitung (Schreibmappen der Appenzeller Zeitung)

St.Galler Tagblatt

Darstellungen

Altherr Robert André: Ein Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik mit besonderer Berücksichtigung der den appenzellischen Bahnen gewährten Subventionen, diss. jur., Turbenthal 1950

Bauer Hans: Die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Bd. I, pp. 3—180, Frauenfeld 1947

Buchmann K.: Landammann J.M. Hungerbühler als sanktgallischer und schweizerischer Eisenbahnpionier, 1948

Kaspar Claude, Prof. Dr.: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick; St.Galler Beiträge zum Fremdenverkehr und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Verkehrswirtschaft, Band 6; herausgegeben vom Institut für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St.Gallen, Bern 1976

Edelmann Hch.: Die Frühzeit der sanktgallischen Eisenbahngeschichte, 1835—1857, St.Gallen 1948

Entwicklungskonzept Region Appenzell A.Rh., Band 1: Lageanalyse und Konzept, Kantonales Planungsamt Appenzell A.Rh., Urnäsch April 1978

Ermatinger Gerold: Jakob Dubs als schweizerischer Bundesrat von 1861—1872, diss. phil. I, Zürich 1933

Ermatinger Gerold: Jakob Dubs 1822—1879 in: Grosse Schweizer, pp. 561—565, 1938

Fischer R., Schläpfer W., Stark F.: Appenzeller Geschichte, Band I: Das ungeteilte Land, von der Urzeit bis 1597, ed. von den Regierungen der beiden Halbkantone Appenzell, 1964

Frehner Otto Dr.: Aus Vergangenheit und Gegenwart der Appenzeller Bahn, Festnummer anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes der Appenzeller Bahn, Appenzeller Zeitung, 21.4.1933

Gächter Arthur: Die Appenzeller Strassenbahn St.Gallen—Gais—Appenzell. Ein historischer Rückblick, 1889 bis 1940, Teufen 1956

Gagliardi Ernst; Alfred Escher: Vier Jahrzehnte neuerer Schweizer Geschichte, Frauenfeld 1919

Gedenkblätter an Jakob Steiger-Meyer, ein Pionier der ortschweizerischen Textilindustrie, schweizerischer Handelspolitik, der Sozialpolitik, AJ, Trogen 1933

Gesamtverkehrskonzeption Schweiz (GVK-CH): Schlussbericht über die Arbeiten der Eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskommission, erstattet zuhanden des Schweizerischen Bundesrates, Bern im Dezember 1977

Gubler Ferdinand: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen, 1833—1852, diss. phil. I, Zürich 1915

Hangartner Norbert Dr.: Landammann Johann Baptist Emil Rusch, 1884—1890, Appenzell 1980

Harry A.: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, Frauenfeld 1911

Henne am Rhyn Otto: Die Appenzeller Bahn und ihre Umgebungen, Städtebilder und Landschaften aus aller Welt, Nr. 43, Zürich 1888

Herold Robert: Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende. Der allmähliche Sieg zentralistischer Tendenzen und die Durchführung der Verstaatlichung, Stuttgart und Berlin 1902

Hug H., Lutz E., Schaufelberger P.: 100 Jahre Appenzeller Bahn, 1875—1975, Festschrift, Herisau 1975

Kempf Heinrich: Die appenzellische Industrie, AJ, 1964

Kesselring Walter: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Entstehung und Entwicklung der sanktgallischen Staatsbahn, diss. rer. pol., Heiden 1940

Kesselring Walter: 50 Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn, 1910—1960, Gedenkschrift, St.Gallen 1960

Bauer Hans: Schweizerischer Bankverein, 1872—1972, Basel 1972

Bodenmann Emil: 75 Jahre Appenzeller Bahn, 1875 bis 1950, Herisau 1950

Bodensee—Toggenburg—Zürichsee: Denkschrift über die Eisenbahnverbindung Romanshorn—St.Gallen—Wattwil—Uznach, ed. vom sanktgallischen Ingenieur- und Architektenverein zur 44. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins in St.Gallen vom 26. bis 28. 8. 1911

Böhi Hans: Hauptzüge einer schweizerischen Konjunkturgeschichte in: Ein Jahrhundert schweizerischer Wirtschaftsentwicklung, Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Schweizerischen Gesellschaft für Statistik und Volkswirtschaft, pp. 71—105, Bern 1964

Bollinger A.: 25 Jahre Säntisbahn, 1935—1960, Herisau 1960

Knöpfli Albert: Lange Geschichte einer kurzen Strecke. 60 Jahre Bischofszeller Bahn, 1876—1936, Bischofszell 1936

Luz Alfred: Die Anfänge der schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes, 1852—1859, diss. phil. I, Zürich 1932

Mathys Ernst: Beiträge zur Schweizerischen Eisenbahngeschichte, Bern 1954

Mathys Ernst: Hundert Jahre Schweizer Bahnen, 1841 bis 1941, Bern 1942

Rotach Walter: Die Gemeinde Herisau: Ortsbeschreibung und Geschichte, Herisau 1929

Saitzew Manuel: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932

Schläpfer Walter: Appenzeller Geschichte, Band II: Appenzell Ausserrhoden, von 1597 bis zur Gegenwart, ed. vom Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden, 1972

Steiger Jakob: Die appenzellische Industrie, AJ, 1873

Sturzenegger August: Beiträge zu einer Geschichte des Handels und der Industrie des Kantons Appenzell, AJ, 1892/94

Untersuchung über den Fremdenverkehr im Kanton Appenzell A.Rh., Seminar für Fremdenverkehr an der Hochschule St.Gallen, St.Gallen 1969/70

Vogel Hanspeter: Der optimale Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel, diss. oec. HSG, Winterthur 1973

Wegmann Hans: Die Vereinigten Schweizer Bahnen, diss. oec. publ., Zürich 1917

Weissenbach Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 1. Teil: Die Geschichte des Eisenbahnwesens, Zürich 1913

Wick Oswald: Der kleine Merkur. Das Handbuch für den Kaufmann, neu bearbeitet von P. Hasler, Zürich 1965

Wirtschaft und Wirtschaftsförderung im Kanton Appenzell Ausserrhoden. Gutachten des Schweizerischen Instituts für Aussenwirtschafts- und Marktforschung an der Hochschule St.Gallen, 1969

Abkürzungen

AB	Appenzeller Bahn
AG	Altstätten-Gais-Bahn
AWW	Elektrische Bahn Appenzell—Weissbad—Wasserauen
BT	Bodensee-Toggenburg-Bahn
EAS	Eisenbahnaktensammlung
NF	Neue Folge
SB	Säntisbahn
SGA	St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn
SLB	Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen
VS	Vereinigte Schweizer Bahnen

Fotografien:

A. Aebi; Foto Bachmann, Appenzell; Foto Gross, St.Gallen; Industriegesellschaft Neuhausen am Rheinfall; Ernst B. Leutwiler; Schweizerische Lokomotivfabrik, Winterthur; Manser, Appenzell; Stephan Müller, Herisau; Sammlung AB und SGA; Schläpfer & Co. AG, Herisau.

Quellennachweis

- 1 Fischer R., Schläpfer W., Stark F.: Appenzeller Geschichte, Bd. I, pp. 3/4.
- 2 Schläpfer W.: Appenzeller Geschichte, Bd. II, pp. 480—487.
- 3 Luz A.: Die Anfänge der Schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes, p. 9.
- 4 Appenzeller Zeitung, 19.2.1851.
- 5 Ziegler J.M.: Betrachtungen über den projektierten Eisenbahnbau und den Einfluss der Schienenwege auf die Schweiz, 1851.
- 6 Eisenbahnaktsammlung, Alte Folge, Bd. I, pp. 21—37.
- 7 Herold R.: Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende, pp. 1—25.
- 8 Luz A.: Nordostbahn, pp. 9—13.
- 9 Hungerbühler J.M.: Über das sanktgallische Eisenbahnwesen, 1846, p. 10.
- 9 Wegmann H.: Die Vereinigten Schw. Bahnen, p. 15.
- 10 Luz A.: Nordostbahn, p. 14.
- 11 Luz A.: Nordostbahn, pp. 14/15.
- 12 Hungerbühler J.M.: Über das sanktgallische Eisenbahnwesen, pp. 37/38.
- 13 Luz A.: Nordostbahn, pp. 17—21/28.
- 14 Eisenbahnaktsammlung, Alte Folge, Bd. I, pp. 314 ff. und 324 ff.
- 15 Gagliardi E.: Alfred Escher, pp. 214—221. Luz A.: Nordostbahn, pp. 23—37.
- 16 Eisenbahnaktsammlung, Alte Folge, Bd. I, pp. 311 ff.: Bundesbeschluss betreffend Beschwerde der Sanktgallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gegen den Beschluss des Grossen Rates des Kantons Thurgau vom 8.1.1853.
- 17 Eisenbahnaktsammlung, Alte Folge, Bd. I, pp. 21—27: Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28.7.1852.
- 18 Wegmann H.: Die Vereinigten Schweizer Bahnen, pp. 20—22.
- 19 Luz A.: Nordostbahn, pp. 21—112: Der Zusammenschluss der Zürich-Bodensee-Bahn mit der Nordbahn zur Schweizerischen Nordostbahn.
- 20 Bauer H.: Die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahn, pp. 75—79. Wegmann H.: Die Vereinigten Schweizer Bahnen, pp. 47—63.
- 21 Bauer H.: Die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen, p. 77.
- 22 Schläpfer W.: Appenzeller Geschichte, Bd. II, p. 506.
- 23 Buchmann K.: Landammann J.M. Hungerbühler als sanktgallischer und schweizerischer Eisenbahnpionier, p. 31.
- 24 Wegmann H.: Die Vereinigten Schweizer Bahnen, pp. 22/23.
- 25 Appenzeller Zeitung, 4.11.1852.
- 26 Appenzeller Zeitung, 13.10.1853 und 4.11.1853.
- 27 Appenzeller Zeitung, 22.2.1854.
- 28 Appenzeller Zeitung, 31.10.1854, 1.11.1854, 29.5.1855. Rotach W.: Die Gemeinde Herisau, p. 450.
- 29 Wegmann H.: Die Vereinigten Schweizer Bahnen, p. 23.
- 30 Appenzeller Zeitung, 25. und 26.3.1856.
- 31 Appenzeller Zeitung, 22.2.1854, 19.7.1854.
- 32 Frehner O.: Aus Vergangenheit und Gegenwart der Appenzeller Bahn, Appenzeller Zeitung, 21.4.1933.
- 33 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 4.12.1868.
- 34 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 14.12.1868.
- 35 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 4.1.1869.
- 36 Appenzeller Zeitung, 20.4.1869.
- 37 Archiv AB: Protokoll der Verhandlungen der Privateisenbahnkommission, Bd. I: Protokoll vom 20.8.1872 bis 4.5.1875: Historischer Rückblick.
- 38 Appenzeller Zeitung, 27.4.1869.
- 39 Mathys E.: Hundert Jahre Schweizer Bahnen, pp. 64/65.
- 40 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 8.3.1869.
- 41 Appenzeller Zeitung, 1.6.1870.
- 42 Appenzeller Zeitung, 28.4.1869.
- 43 Appenzeller Zeitung, 5.6.1871.
- 44 Appenzeller Zeitung, 22.9.1871.
- 45 Appenzeller Zeitung, 3.10.1871.
- 46 Appenzeller Zeitung, 14.10.1871.
- 47 Gedenkblätter an Jakob Steiger-Meyer, AJ 1933, p. 28.
- 48 Appenzeller Zeitung, 23.10.1871.
- 49 Appenzeller Zeitung, 25. und 26.10.1871.
- 50 Appenzeller Zeitung, 28.10.1871.
- 51 Gedenkblätter an Jakob Steiger-Meyer, AJ 1933, p. 33/34.
- 52 Appenzeller Zeitung, 9.11.1871: Gedenkblätter an Jakob Steiger-Meyer, p. 29.
- 53 Appenzeller Zeitung, 17.11.1871.
- 54 Appenzeller Zeitung, 1. und 3.11.1871.
- 55 Appenzeller Zeitung, 30.8.1872.
- 56 Appenzeller Zeitung, 5.9.1872.
- 57 Appenzeller Zeitung, 9.9.1872.
- 58 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 30.8.1872.

- 59 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 7.9.1872.
- 60 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 6./12. und 21.9.1872.
- 61 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 7. und 25.10.1872.
- 62 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 31.10.1872.
- 63 Appenzeller Zeitung, 25. und 26.11.1872.
- 64 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 14.1.1873.
- 65 St.Galler Tagblatt vom 6.12.1872.
- 66 St.Galler Tagblatt vom 9.1.1873.
- 67 Knöpfli A.: 60 Jahre Bischofszeller Bahn, p. 23.
- 68 Knöpfli A.: 60 Jahre Bischofszeller Bahn, p. 47.
- 69 St.Galler Tagblatt vom 11.1.1873.
- 70 Appenzeller Zeitung, 16. und 17.1.1873.
- 71 Appenzeller Zeitung, 5.9.1872: Was die Bischofszeller Zeitung zur Herisauer Eisenbahnangelegenheit sagt.
- 72 Appenzeller Zeitung, 31.3.1873.
- 73 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 3. und 17.9.1872. 1. Jahresbericht der SLB von 1872—1873. Statuten der SLB vom 17.8.1872.
- 74 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, p. 27.
- 75 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, p. 48.
- 76 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, p. 51.
- 77 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, pp. 51—55.
- 78 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, p. 47.
- 79 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, pp. 56/57.
- 80 1. Jahresbericht der SLB, p. 5.
- 81 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, p. 74.
- 82 Archiv AB: Protokoll der SLB, Sitzung der Gründungskommission vom 3.9.1872. Ermatinger G., Jakob Dubs als schweizerischer Bundesrat von 1861—1872, pp. 152/153.
- 83 Appenzeller Zeitung, 27. und 29.8.1872.
- 84 Appenzeller Zeitung, 12.9.1872.
- 85 Appenzeller Zeitung, 20.3.1873. Wetli K.: Gutachten über schmalspurige Eisenbahnen mit Rücksicht auf das Projekt Stäfa-Wetzikon, Zürich 1872.
- 86 Dubs J.: Die Schmalspurbahn und ihre Gegner. Eine Beleuchtung des Gutachtens von Herrn Kantonsingenieur Wetli, Stäfa 1873, pp. 54—60.
- 87 Appenzeller Zeitung, 9.12.1872.
- 88 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 4.10.1872.
- 89 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 25.10.1872.
- 90 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 4.11.1872.
- 91 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 12.11.1872.
- 92 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 24.12.1872.
- 93 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 8.3.1873.
- 94 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 12.3.1873.
- 95 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 8.4.1873.
- 96 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 4.8.1873.
- 97 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 30.11.1872.
- 98 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 6.12.1872, 5.4. und 29.9.1873.
- 99 1. Jahresbericht der SLB, 1872/73.
- 100 Appenzeller Zeitung, 12.11.1872. Archiv AB: Protokoll der SLB vom 9.11.1872.
- 101 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 27.12.1872.
- 102 Appenzeller Zeitung, 18.3.1873.
- 103 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 25.4.1873. Bundesarchiv: Gemeinderat Herisau an den Bundesrat: Gesuch um Erteilung einer Konzession für die Zweigstrecke Winkeln—Herisau (16.12.1868).
- 104 Bundesarchiv:
19.12.1868: Departement des Innern an Bundesrat: Entwurf einer Botschaft an die Bundesversammlung betreffend Konzessionierung einer Eisenbahn Herisau—Winkeln.
21.12.1868: Auszug aus dem Protokoll der 156. Sitzung des Bundesrates: Genehmigung des Entwurfes am 22.12.1868.
Bedingungen für die Konzessionierung siehe Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28.7.1852, Art. 1 und 2.
Kantonsarchiv AR:
19.6.1869: Landammann und Regierungsrat des Kantons St.Gallen erteilen Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winkeln nach Herisau auf sanktgallischem Gebiet.
- 105 Appenzeller Zeitung, 29.11.1872.
- 106 Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, Bd. I, pp. 7—20: Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23.12.1872.
- 107 Bundesarchiv:
31.5.1873: Landammann und Regierungsrat des Kantons St.Gallen an den Bundesrat.
3.6.1873: Landammann und Ständekommission des Kantons Appenzell I.Rh. an den Bundesrat.
12.6.1873: Landammann und Ständekommission des Kantons Appenzell A.Rh. an den Bundesrat.
- 108 Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, Bd. I, pp. 184 ff.: Bundesbeschluss betreffend Konzessionierung einer schmalspurigen Eisenbahn Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell vom 23.9.1873.
1. Jahresbericht der SLB 1872/73.
- 109 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 12.2.1874.
- 110 Appenzeller Zeitung, 14. und 15.10.1872: Resultate der Volkszählung vom 27.5.1870.
- 111 Schläpfer W., Appenzeller Geschichte, Bd. II, pp. 499/500.
- 112 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 4.11.1872.
- 113 Appenzeller Zeitung, 28.1.1874.
- 114 Appenzeller Zeitung, 17.4.1874.
- 115 1. Jahresbericht der SLB 1872/73.
- 116 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission: Brief von Dr. J. Dubs, Präsident des Verwaltungsrates der SLB an das Eisenbahnkomitee in Herisau (16.11.1874).
- 117 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 16. und 17.11.1874.
- 118 Archiv AB:
Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 4.1.1875.
Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 8.1.1875: Versammlung der Obligationäre des Eisenbahnunternehmens Winkeln—Appenzell.
Kantonsarchiv Herisau: 20./22.2.1875: Eisenbahndepartement an Landammann und Ständekommission des Kantons Appenzell A.Rh.
- 119 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 18.1.1875.
- 120 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 22.1.1875: Versammlung der Obliga-

- tionäre des Eisenbahnunternehmens Winkeln—Appenzell.
- 121 Wick, Oswald, Hasler, der kleine Merkur, Zürich 1965: siehe «Pfandbestellung», p.215.
- 122 Bauer H.: Schweizerischer Bankverein, pp.59—64. Böhi H., Hauptzüge einer schweizerischen Konjunkturgeschichte, pp.74—76.
- 123 3. Jahresbericht der SLB 1875, p.5.
- 124 3. Jahresbericht der SLB 1875, p.9: Vertrag zwischen der Direktion SLB und dem Eisenbahnkomitee Stäfa—Wetzikon vom 24.6.1875.
- 125 3. Jahresbericht der SLB 1875, p.4, pp.9—11; Vertrag zwischen der Direktion SLB und dem Eisenbahnkomitee des Bezirks Affoltern, 2.4.1875.
- 126 3. Jahresbericht der SLB 1875, p.4.
- 127 1. Jahresbericht der SLB 1872/73, p.17.
- 128 Kantonsarchiv AR: Herisau, 9.4.1875: Bundesrat an Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell A.Rh.
- 129 4. Jahresbericht der SLB 1876.
- 130 Appenzeller Volksfreund, 26.1.1876.
- 131 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission: Versammlung der Obligationäre, 12.10.1875.
- 132 siehe 131.
- 133 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission, Versammlung der Obligationäre* der II. Obligationen-Emission von 215000 Franken, 30.4.1875.
(*figurieren im folgenden unter Konsortium)
- 134 siehe 133.
- 135 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 20.4.1875, Generalversammlung der Lokalbahn-Aktionäre und -obligationäre in Basel.
- 136 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 7.5.1875, Auszug aus dem Protokoll des Verwaltungsrates des Basler Bankvereins vom 5.5.1875.
- 137 siehe 136.
- 138 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 10.5.1875, Sitzung des Konsortiums. Bericht von Steiger-Meyer über die Eisenbahnangelegenheit. Steiger-Meyer war von der Privateisenbahnkommission als Delegierter des Verwaltungsrates der SLB zu den Verhandlungen des Basler Bankvereins nach Basel geschickt worden.
- 139 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 18.5.1875, Verhandlungen des Konsortiums.
- 140 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 16.7.1875, Verhandlungen des Konsortiums.
Zürich, 10.6.1875: Schreiben von Dubs an die Privateisenbahnkommission.
- 141 Ermatinger, Dubs, pp.152—157, Ermatinger, Grosse Schweizer, pp.561—565.
Appenzeller Zeitung, 2.9.1872: Eine breitspurige Hymne an den schmalspurigen Herrn a. Bundesrat Dubs...
- 142 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission, Sitzung des Konsortiums vom 27.1.1876.
- 143 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission, Sitzung des Konsortiums vom 21.2.1876.
- 144 4. Jahresbericht SLB 1876, pp.7/8.
Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission, Sitzung des Konsortiums vom 9.6.1876.
- Bundesarchiv: 27.7.1876: Dr.K.Stehlin an das Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 145 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinde-rates vom 3.1.1876.
- 146 Bundesarchiv: 31.12.1875: Kreisschreiben von J.Dubs an das Eisenbahndepartement und die Kanzlei des Kantons Appenzell A.Rh.
- 147 Bundesarchiv: 3.1.1876: Gemeindehauptmann von Herisau an Standeskommission von A.Rh.
- 148 Bundesarchiv: 4.1.1876: Gemeindehauptmann von Herisau an Standeskommission von A.Rh.
- 149 Bundesarchiv: 21.2.1876: Landammann und Standeskommission von Appenzell I.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement.
28.1.1876: Landammann und Standeskommission von Appenzell A.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 150 Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd.IV, p.13: Bundesbeschluss betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell vom 21.3.1876.
- 151 Bundesarchiv: 8.1.1877: Landammann und Standeskommission von Appenzell I.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 152 4. Jahresbericht der SLB 1876.
- 153 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 22.2.1877.
- 154 4. Jahresbericht der SLB 1876, p.14.
- 155 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 8.1.1877.
- 156 5. Jahresbericht der SLB 1877, p.5.
- 157 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 17.7.1877.
- 158 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 22.1.1878.
- 159 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 17.7.1877.
- 160 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 22.1.1878.
- 161 Bundesarchiv: 8.1.1877 und 26.1.1877: Landammann und Standeskommission von I.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement. Da der Brief vom 8.1. nicht sofort beantwortet wurde, folgte erneutes Gesuch an den Bundesrat, die SLB zur Einhaltung der Baupflicht zu bewegen.
- 162 Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd.I, 1872: Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23.12.1872, Art.13: «Es ist jeweilen im einzelnen Falle eine Frist anzusetzen, binnen welcher der Anfang mit den Erdarbeiten für die betreffende Bahnunternehmung gemacht und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der letzteren geleistet werden soll, und zwar in der Meinung, dass widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession erlischt. Der Bundesrat wird nach vorgängiger Anhörung der Gesellschaft sodann die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten soll. Er kann, wo er es nötig findet, für Einhaltung dieser Fristen eine angemessene Kaution bestellen lassen. Ebenso ist in jeder Konzession die Frist für die Vollendung der Bahn zu bezeichnen. Wird diese Frist nicht eingehalten, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert.»

- 163 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 20.6. und 14.11.1876.
- 164 Bundesarchiv: 7.2.1877: Dr.K.Stehlin an Bundesrat.
- 166 Bundesarchiv: Landammann und Standeskommission von I.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement, 28.4.1877.
- 167 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 24.5.1877.
- 168 Bundesarchiv: Landammann und Standeskommission von I.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement, 6.6.1877.
- 169 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 17.7.1877.
- 170 Bundesarchiv: 25.7.1877: Dr.K.Stehlin an Bundesrat.
- 171 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 17.7.1877.
- 172 Bundesarchiv: 17.8.1877: Landammann und Standeskommission von I.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 173 Bundesarchiv: 9.11.1877: Schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 174 Bundesarchiv: 10.11.1877: Eisenbahndepartement, Technisches Büro.
- 175 Bundesarchiv:
24.11.1877: Eisenbahn- und Handelsdepartement an Bundesrat; Gegenstand AB: Fristansetzung für neuen Finanzausweis.
7.12.1877: Auszug aus dem Protokoll der 141. Sitzung des Bundesrates.
Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd.IV, 1877, pp.255/256: Bundesbeschluss betreffend Fristansetzung für die Sektion Urnäsch—Appenzell der AB vom 7.12.1877.
- 176 Bundesarchiv: 12.2.1878: Landammann und Regierungsrat von A.Rh. an Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 177 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 7.2.1878: Versammlung des Gründungskomitees sowie der Obligationäre des Basler Anleiheens.
- 178 siehe 177.
- 179 Bundesarchiv:
13.2.1878: Auszug aus dem Protokoll der 5.Sitzung des Bundesrates.
12.2.1878: Eisenbahn- und Handelsdepartement an Bundesrat.
- 180 Bundesarchiv: 29.5.1878: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für die Strecke Urnäsch—Appenzell der SLB.
- 181 Appenzeller Volksfreund, 15.6.1878.
- 182 Bundesarchiv: Protokoll über die Konferenzverhandlungen betreffend Fristerstreckungsgesuch des Verwaltungsrates der SLB für die Bahnstrecke Urnäsch—Appenzell. (Teilnehmer: BR Heer (Vorsitz), Landammann Broger AI, Ing.von Muralt (VR SLB), Oberst Meyer (Direktor AB), Seifert (Inspektor des Eisenbahndepartementes).
- 183 Bundesarchiv:
Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für die Strecke Urnäsch—Appenzell der AB vom 20.3.1879.
Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd.V, 1879, pp.167/168: Bundesbeschluss betreffend Fristverlängerung für die Bahnstrecke Urnäsch—Appenzell vom 29.3.1879.
- 184 Entscheidungen des Schweiz. Bundesgerichtes aus dem Jahre 1878. Amtliche Sammlung, Bd.IV, pp.659—661: Urteil vom 21.12.1878 in Sachen Haas gegen die SLB.
Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 19.11.1878. Liquidationsbegehren des Herrn Haas in Karlsruhe. Siehe auch Protokoll Verwaltungsrat der SLB vom 29.5.1879 und 6. Jahresbericht der SLB 1878, p.4.
- 185 7. Jahresbericht der SLB 1879, pp.5/6.
- 186 4. Jahresbericht der SLB 1876, pp.5/6.
- 187 7. Jahresbericht der SLB 1879, pp.4/5.
Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd.V, 1879, pp.268/269: Bundesbeschluss betreffend Konzessionsänderung für die Schmalspureisenbahn Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell vom 13.12.1879.
- 188 Archiv AB:
Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 14.11.1878.
8. und 9. Jahresbericht der SLB 1880 und 1881.
- 189 Bundesarchiv:
17.6.1881: Auszug aus dem Protokoll der 11. Sitzung des Bundesrates.
7.7.1882: Protokoll Verwaltungsrat SLB; 10. Jahresbericht der SLB 1882.
- 190 Bundesarchiv: 14.7.1882: Landammann und Standeskommission von I.Rh. an Bundesrat.
- 191 Bundesarchiv: 20.7.1882: Technisches Inspektorat an Post- und Eisenbahndepartement.
- 192 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 3.8.1882: Versammlung des Eisenbahnkomitees unter Beiziehung einiger Obligationäre der AB.
- 193 Archiv AB: Protokoll über die Versammlung der Herren Obligationäre der AB unter Beiziehung der Abgeordneten der Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch vom 21.12.1882.
- 194 Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd.VII, 1882, p.116: Bundesbeschluss betreffend Vorlage der finanziellen und technischen Nachweisungen für die Bahnstrecke Urnäsch—Appenzell vom 10.10.1882.
- 195 Archiv AB: Protokoll über die Versammlung der SLB und der Vertreter der vier interessierten Gemeinden vom 2.2.1883.
- 196 Archiv AB und Bundesarchiv: 21.12.1882: Bericht des Eisenbahndirektionskomitees der AB an die Abgeordneten der Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch und an die Herren Obligationäre.
- 197 Bundesarchiv: Rentabilitätsberechnung vom 2. Februar 1883.
- 198 siehe 195.
- 199 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 16.1.1883: Sitzung des erweiterten Komitees.
- 200 Bundesarchiv: 4.5.1883: Post- und Eisenbahndepartement an Bundesrat. Bundesbeschluss betreffend Fristverlängerung für die Bahnstrecke Urnäsch—Appenzell vom 8.5.1883.
- 201 Bericht des Herrn Oberst J.Grandjean in La Chaux-de-Fonds, Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn, an das Direktionskomitee der AB über den Fortbau und die Rentabilität der Strecke Ur-

- näsch—Appenzell von 1883. Siehe auch 11. Jahresbericht der SLB 1883.
- 202 Bundesarchiv: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell vom 9.6.1884.
- 203 Bundesarchiv: Bundesbeschluss betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell vom 27.6.1884. Siehe auch Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, Bd. VIII, pp.34/35.
- 204 Archiv AB: Referat von Kaufmann Steiger-Meyer über die Finanzlage anlässlich der Versammlung der Herren Obligationäre der Serie B, Vertreter der Gemeinden Herisau—Waldstatt und Urnäsch vom 18.9.1884.
- 205 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 23.10.1884: Sitzung des erweiterten Komitees.
- 206 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 3.11.1884: Sitzung des erweiterten Komitees.
- 207 siehe 204.
- 208 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 13.11.1884: Sitzung des erweiterten Komitees.
- 209 13. Jahresbericht der SLB 1885.
Appenzeller Volksfreund, 18.3.1885: Expertenbericht über die Bauverhältnisse der Teilstrecken Urnäsch—Pfändlermühle und Gontenbad—Appenzell von Th. Weiss und G. Cuenod, Zürich und Bern, 9.3.1885.
- 210 Archiv AB: Protokoll über die Sitzung des Initiativkomitees vom 27.3.1885.
- 211 13. Jahresbericht der SLB 1885, p.14.
- 212 Bundesarchiv: 11.12.1884: La Roche-Burckhardt an das Post- und Eisenbahndepartement.
- 213 Bundesarchiv:
12.12.1884: Landammann und Regierungsrat A.Rh. an das Eisenbahndepartement.
14.12.1884: Landammann und Ständekommission I.Rh. an das Eisenbahndepartement.
- 214 Bundesarchiv: Auszug aus dem Protokoll der 4. Sitzung des Bundesrates vom 16.1.1885.
- 215 siehe Tabelle «Bundesbeschlüsse betreffend Fristverlängerungen für den Bau der Eisenbahnstrecke Urnäsch—Appenzell».
- 216 Bundesarchiv: 23.1.1885: E. Meyer im Namen des Initiativkomitees an Bundesrat.
- 217 13. Jahresbericht der SLB 1885, pp.7/8.
- 218 Bundesarchiv: 6.2.1885: Bundesger. an Bundesrat.
- 219 Bundesarchiv: 17.3.1885: Eisenbahndepartement an Bundesrat.
- 220 Bundesarchiv: 27.3.1885: Fürsprech Niggeler an Bundesversammlung.
- 221 Bundesarchiv: 27.3.1885: Bundesrat an Nationalrat.
- 222 13. Jahresbericht der SLB 1885, p.9.
- 223 13. Jahresbericht der SLB 1885, pp.10 und 13.
- 224 Bundesarchiv: 24.2.1885: E. La Roche-Burckhardt an Eisenbahndepartement.
- 225 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB. 13. Jahresbericht der SLB 1885, p.10.
- 226 Bundesarchiv: 24.4.1885: E. La Roche-Burckhardt an Eisenbahndepartement.
- 227 Kantonsarchiv Herisau:
9.6.1885: Eisenbahndepartement an Landammann und Regierungsrat A.Rh.
5.6.1885: Ringier, Kanzler der Eidgenossenschaft, an AB — zit. in 13. Jahresbericht der SLB 1885, pp.12/13.
- 228 Bundesarchiv: 20.7.1885: Bundesgericht in Sachen der Versteigerung der AB.
- 229 13. Jahresbericht der SLB 1885, p.16.
- 230 13. Jahresbericht der SLB 1885, p.11.
- 231 7. Jahresbericht der SLB 1879. Statuten der SLB vom 17.8.1872. Art.26: «Der Verwaltungsrat besteht mindestens aus 12 Mitgliedern, welche von der Generalversammlung gewählt werden. Er ist befugt, falls es das Interesse der Gesellschaft erheischt, sich durch Cooptation bis auf 18 Mitglieder zu vermehren.»
- 232 Kantonsarchiv Herisau: Direktion AB an Regierungsrat A.Rh.
- 233 Siehe Statuten der Appenzeller Bahn vom 10.11.1885, Art.17. Alte Fassung: Der Verwaltungsrat besteht aus 11 Mitgliedern, wovon durch die Generalversammlung 7, von der Regierung AI 1 und von der Regierung AR 3 Mitglieder, und zwar jeweils für Herisau 1, Waldstatt 1 und Urnäsch 1 Mitglied gewählt werden.
Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB. Protokoll der a.o. Generalversammlung der Aktionäre der SLB, Dienstag, 10.11.1885, 9.50 Uhr in Basel, im Lokal des Basler Bankvereins.
- 234 Kantonsarchiv Herisau: 12./14.4.1886: Gemeinderäte von Herisau, Waldstatt und Urnäsch an Regierungsrat A.Rh.
- 235 Kantonsarchiv Herisau: 29.4.1886: Eisenbahndepartement, sig. Wetli, betreffend Vertretung der Gemeinden im Verwaltungsrat AB.
- 236 Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, Bd.V, 1879, pp.268/269: Bundesbeschluss betreffend Konzessionsänderung Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell vom 13.12.1879.
- 237 Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB, 28.11.1884.
- 238 14. Jahresbericht der SLB 1886, pp.20—27: «Der Bau der Strecke Urnäsch—Appenzell».
- 239 siehe Kapitel «Das Verhältnis der AB zu den VSB».
- 240 18. Jahresbericht der AB 1890, p.5.
- 241 Projekt der normalspurigen Eisenbahn St.Gallen—Rapperswil—Zug, 1890.
- 242 siehe 241.
- 243 Kesselring: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), pp.7/8.
- 244 siehe 241.
- 245 Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, Bd.XI, pp.72ff.: Bundesbeschluss vom 27.6.1890 betreffend Konzession einer Eisenbahn von St.Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug.
- 246 Kesselring: Die BT, pp.10/11.
- 247 Kesselring: Die BT, pp.12/13.
- 248 Kesselring: Die BT, p.15.
- 249 siehe 248.
- 250 Kesselring: Die BT, pp.15ff.
- 251 Kesselring: Die BT, pp.15ff.
- 252 Kesselring: Die BT, pp.12—24.
- 253 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 7. und 20.5.1889.
- 254 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 11.6.1889.

- 255 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 30. 9. 1889.
- 256 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 11. 7. 1890.
- 257 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 23. 5. und 2. 6. 1890.
- 258 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 12. 5. 1893.
- 259 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 18. 12. 1893.
- 260 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 29. 3. 1895.
- 261 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 2. und 30. 8. 1897.
- 262 18. Jahresbericht der SLB 1890, p. 5.
- 263 Ing. A. Brunner: Projekt einer normalspurigen Eisenbahn St. Gallen—Rapperswil—Zug, St. Gallen, 1890.
- 264 24. Jahresbericht der AB 1896, p. 4.
- 265 siehe 264.
Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 30. 8. 1897.
- 266 Bundesarchiv: 5. 5. 1896: Verwaltungsrat der AB an Eisenbahndepartement.
- 267 Bundesarchiv: 18. 5. 1896: Direktion AB an Post- und Eisenbahndepartement.
- 268 Bundesarchiv: 22. 10. 1896: Verwaltungsrat der AB an Post- und Eisenbahndepartement.
- 269 Eisenbahnaktsammlung, Neue Folge, Bd. XIV, p. 331.
- 270 Bundesarchiv:
12. 3. 1898: AB an Departement: Gesuch um Verlängerung der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen um 1 Jahr.
12. 4. 1898: Auszug aus dem Protokoll des Bundesrates: Fristverlängerung auf Antrag des Departementes vom 6. 4. 1898 bis 24. 3. 1899 bewilligt.
- 271 Bundesarchiv: Anleihsenvertrag vom 24. 10. 1898. Archiv AB: Protokoll des Verwaltungsrates der SLB vom 28. 10. 1898. 26. Jahresber. der SLB 1896, p. 4.
- 272 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 4. 11. 1898.
- 272a Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 14. 11. 1898
- 272b siehe 272a.
- 273 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 14. 11. 1898.
- 274 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 17. 2. und 5. 6. 1899.
- 275 Bundesarchiv: 31. 5. 1899: Landammann und Regierungsrat St. Gallen an Eisenbahndepartement.
- 276 5. 6. 1899: AB an Landammann und Regierungsrat St. Gallen.
- 277 Bundesarchiv:
17. 6. 1899: Gemeinsame Sitzung des Initiativkomitees für die BT und der Vertreter der Subventionsgemeinden im Rathaus der Stadt St. Gallen.
24. 6. 1899: Protokoll über die Konferenz betreffend Erstellung einer Bahn von St. Gallen nach Herisau resp. Gübsenmoos.
- 278 Bundesarchiv: 27. 7. 1899: Landammann und Regierungsrat St. Gallen an Eisenbahndepartement.
- 279 Bundesarchiv: 12. 9. 1899: Direktion AB an Eisenbahndepartement.
- 280 27. Jahresbericht der AB 1899, p. 5.
- 281 Bundesarchiv: 30. 9. 1899: Wirth, Präsident des Verwaltungsrates VSB: Bericht an den Verwaltungsrat betreffend Umbau des Bahnhofes St. Gallen.
- 282 Bundesarchiv: 31. 10. 1899: Advokat L. Forrer an Bundesrat.
- 283 Bundesarchiv: 21. 9. 1899: Eisenbahndepartement an Landammann und Regierungsrat St. Gallen.
- 284 Bundesarchiv: 10. 11. 1899: Landammann und Regierungsrat St. Gallen an Eisenbahndepartement
- 285 27. Jahresbericht der SLB 1899, p. 5.
- 286 Bundesarchiv: 24. 11. 1899: Eisenbahndepartement an Bundesrat.
- 287 28. Jahresbericht der SLB 1900, pp. 4/5.
- 288 Bundesarchiv:
9. 3. 1901: Vertrag zwischen dem Verwaltungsrat AB, der sanktgalischen Regierung namens der BT, und dem Gemeinderat von Herisau.
29. Jahresbericht der AB 1901, p. 4.
- 289 30. Jahresbericht der AB 1902, pp. 4/5 und 31. Jahresbericht der SLB 1903, p. 5.
- 290 Bundesarchiv: 29. 12. 1902: AB an Eisenbahndepartement.
- 291 32. Jahresbericht der SLB 1904, p. 6.
- 292 siehe 290.
- 293 Bundesarchiv: 17. 1. 1903: Technische Abteilung des Eisenbahndepartementes.
- 294 Bundesarchiv: 23. 6. 1903: Eisenbahndepartement an Verwaltungsrat der AB.
- 295 Bundesarchiv: 4. 7. 1903: Verwaltungsrat der AB an Eisenbahndepartement.
- 296 Bundesarchiv: 13. 6. 1904: Eisenbahndepartement an Verwaltungsrat der AB.
- 297 Bundesarchiv: 3. 8. 1904: AB an Eisenbahndepartement.
- 298 Bundesarchiv: Aktennotiz des Eisenbahndepartementes vom Juli 1904.
- 299 Bundesarchiv: 22. 8. 1904: Verwaltungsrat der BT an Eisenbahndepartement.
- 300 Bundesarchiv: 30. 8. 1904: Eisenbahndepartement an Verwaltungsrat der AB.
- 301 Bundesarchiv: 5. 12. 1904: Bericht und Antrag des Eisenbahndepartementes an den Bundesrat betreffend Beschwerde des Verwaltungsrates der AB vom 7. 10. 1904.
- 302 Archiv AB: Beschwerde des Verwaltungsrates der AB in Herisau an die h. Bundesversammlung vom 10. 2. 1905.
- 303 Bundesarchiv: 6. 3. 1905: Landammann und Standskommission I. Rh. an die Bundesversammlung.
- 304 Bundesarchiv:
27. 3. 1905: Landammann und Regierungsrat A. Rh. an Bundesrat.
24. 2. 1905: Kollektiveingabe der Gemeinderäte von Urnäsch, Waldstatt, Schönenegrund, Hundwil und Schwellbrunn sowie Interessenten in Herisau-Wilen an den h. Regierungsrat von A. Rh. und an die Herren Vertreter des Kantons in den eidgenössischen Räten z. Hd. des h. Bundesrates und der h. Bundesversammlung.
- 305 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 8. 9. 1902.
- 306 Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 13. 3. 1905.

- 307 «Die wirtschaftliche Bedeutung des Rekurses der Appenzeller Bahn wegen verweigerter Baubewilligung nach St.Gallen.» (Broschüre Archiv AB).
- 308 Bundesarchiv: 26.4.1905: Die BT an das Eisenbahndepartement.
- 309 Bundesarchiv: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Beschwerde des Verwaltungsrates der AB wegen Verweigerung der Plangenehmigung für die Strecke Herisau—St.Gallen vom 25.3.1905.
- 310 Bundesarchiv: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Beschwerde des Verwaltungsrates der AB wegen Verweigerung der Plangenehmigung für die Strecke Herisau—St.Gallen vom 25.3.1905.
- 311 Bundesarchiv: 4.9.1905: Rekurs der AB: Anträge der Kommission des Nationalrates.
Pro: Nationalräte Amsler, Dinkelmann, Gottsfrey, Lüthy, von Planta = Kommissionsmehrheit.
Contra: Nationalräte Blumer, Bucher, Gaudard, Schubert = Kommissionsminderheit.
23.6.1905: Abweisung des Rekurses durch den Ständerat.
3.10.1905: Nationalrat schliesst sich dem Ständerat an.
- 312 Bundesarchiv: 24.10.1905: Direktion der BT an die Direktion der AB.
- 313 33. Jahresbericht der AB 1905, p. 4.
34. Jahresbericht der AB 1906, p. 4.
- 314 Archiv AB: 14. 7. 1899: Geschäftsordnung der a.o. Gemeindeversammlung in Herisau vom 30. 7. 1899.
- 315 Kesselring: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn, p. 27.
- 316 Archiv AB: Bericht z. Hd. der stimmberechtigten Einwohner der Gemeinde Herisau betreffend die Unterhandlungen der BT, der AB und der Gemeinde Herisau in Sachen der Bahnhofanlage in Herisau vom 4.10.1905.
- 317 33. Jahresbericht der AB 1906, pp. 4/5. Kesselring, pp. 27/28.
Gemeindearchiv Herisau: Protokoll des Gemeinderates vom 28.11.1904, 8.6.1905, 26.12.1905.
- 318 Gemeindearchiv Gossau: Protokoll der Interessenversammlung einer Bahnverbindung von Gossau nach Herisau, 15.6.1902.
- 319 Gemeindearchiv Gossau: Sitzung des von der Versammlung vom 15.6.1902 gewählten Neuner-Komitees betreffend Besprechung einiger Vorfragen und Programmpunkte vom 13.7.1902.
- 320 Gemeindearchiv Gossau: Versammlung des Initiativkomitees Herisau—Gossau vom 5.2.1903.
321 siehe 320.
- 322 Gemeindearchiv Gossau: Sitzung des Neuner-Komitees vom 27.8.1903.
- 323 Gemeindearchiv Gossau: Versammlung des Initiativkomitees vom 18.12.1904.
- 324 Gemeindearchiv Gossau: Sitzung des Neuner-Ausschusses vom 12.3.1905.
- 325 Gemeindearchiv Gossau: Sitzung des Neuner-Ausschusses vom 18.3.1906.
- 326 Bundesarchiv: 16.2.1906: Verwaltungsrat der AB an Post- und Eisenbahndepartement.
- 327 Bundesarchiv:
6.3.1906: Gemeinderat von Herisau an Eisenbahndepartement.
30.3.1906: Landammann und Regierungsrat A.Rh. an Eisenbahndepartement.
- 328 Kantonsarchiv Herisau: 8.5.1906: Regierungsrat A.Rh. an Gemeinderäte von Urnäsch, Schwellbrunn, Hundwil, Schönengrund und Waldstatt.
- 329 Kantonsarchiv Herisau: 25.6.1906: Vernehmlassungen der hinterländischen Gemeinden Urnäsch, Schwellbrunn, Hundwil, Schönengrund und Waldstatt zu den drei Bahnprojekten Herisau—Gossau.
- 330 Kantonsarchiv Herisau: 4.8.1906: Gemeinderat von Herisau an Regierungsrat A.Rh.: «Für den Fall, dass beide Projekte zur Ausführung kommen sollten, so wäre dies im verkehrspolitischen Interesse der hinterländischen Gemeinden und speziell im Interesse der Gemeinden Herisau und Gossau nur zu begrüßen.»
- 331 Kantonsarchiv Herisau: 13.9.1906: Regierungsrat A.Rh. an Eisenbahndepartement.
- 332 Kantonsarchiv Herisau: 27.11.1906: Eisenbahndepartement an die Regierungen der Kantone SG, AR, AI und TG: Ergebnis der Verhandlungen vom 17.11.1906 in Sachen der drei Konkurrenzprojekte für eine Linie Gossau—Herisau.
Teilnehmer der Konferenz vom 17.11.1906: Vorsitzender: Dr. Biedermann, Sekretär des Eisenbahndepartementes; Appenzeller Bahn: Direktor Bünzli; Initiativkomitee Normalspurbahn: Dr. v. Muralt, Gerichtspräsident, Bischofszell, Nationalrat Staub, Gossau; Initiativkomitee el. Strassenbahn: J.E. Buomberger, Redaktor, St.Gallen, Herr Signer-Scherer, Herisau; Regierung von St.Gallen: Landammann Scherrer; Regierung von Appenzell A.Rh.: Landammann Eugster; Regierung von Thurgau: Nationalrat Dr. Hofmann; Generaldirektion SBB: Generaldirektor Sand; Kreisdirektion IV SBB: Kreisdirektor Seitz; Eisenbahndepartement: Herr Winkler, Technischer Direktor, Herr Girtanner, Inspektor für Tarif- und Transportwesen; Protokollführer: Direktor Boujon, Sekretär-Adjunkt des Departementes.
- 333 Gemeindearchiv Gossau: Sitzung des Neuner-Ausschusses vom 11.2.1907.
Bundesarchiv: 3.5.1907: Betriebsdirektor Bünzli der AB an Initiativkomitee für eine Normalbahn Gossau—Herisau, z. Hd. Nationalrat Staub.
11.3.1907: Nationalrat Staub an Eisenbahndepartement.
Bundesarchiv: Betreffend Bahnverbindung Gossau—Herisau: Aus dem Protokoll des interkantonalen Initiativkomitees für eine Normalbahn, Sitzung vom 1.12.1907 im Hotel Ochsen in Gossau.
- 334 Bundesarchiv: 27.11.1906: Landammann und Regierungsrat St.Gallen an Eisenbahndepartement.
- 335 Bundesarchiv:
18.3.1907: AB an Eisenbahndepartement.
Schreiben des Eisenbahndepartementes vom 4.4.1907, 29.4.1907, 31.5.1907 in Sachen Abbruch der Strecke Herisau—Winkeln.
15.6.1907: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau nach Urnäsch und Appenzell und von Herisau nach Gossau.
- 336 Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, Bd. XXIII, 1907: Bundesbeschluss betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau nach Urnäsch und Appenzell und von Herisau nach Gossau.

- 337 Kantonsarchiv Herisau:
15.8.1909: AB an den Bundesrat.
4.9.1909: Regierungsrat A.Rh. an Eisenbahndepartement.
- 338 Kantonsarchiv Herisau: Beschluss des Bundesrates vom 31.12.1909.
- 339 Kantonsarchiv St.Gallen: 26./27.1.1909: Bericht der grossrätlichen Kommission betreffend Subventionierung der Bahnstrecke Gossau—Herisau.
- 340 siehe 339.
- 341 Gemeindearchiv Gossau: Protokoll der Eisenbahnkommission vom 4.3.1909.
Bundesarchiv:
30.9.1910: Finanzausweis geht an das Eisenbahndepartement.
4.11.1910: Eisenbahndepartement: Finanzausweis für die neue Linie Herisau—Gossau gibt zu keinen Einwendungen Anlass.
15.11.1910: Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Bundesrates: Finanzausweis wird auf Antrag des Eisenbahndepartementes vom 9.11. Genehmigung erteilt.
- 342 39. Jahresbericht der AB 1911, p. 7.
- 343 40. Jahresbericht der AB 1912, pp. 7/8.
- 344 41. Jahresbericht der AB 1913, p. 9.
- 345 Mathys: Ein Jahrhundert Eisenbahnen, p. 9.
- 346 Bauer: Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, p. 103 ff.
- 347 Böhi: Konjunkturgeschichte, pp. 74/75.
- 348 Bauer: Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, p. 104.
- 349 Bauer: Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, p. 108 ff.
- 350 Archiv AB: Vertrag zwischen SLB und Appenzeler Eisenbahninteressenten vom 27.11.1872.
- 351 Bundesarchiv: 25.7.1877: Dr. K. Stehlin an Bundesrat.
- 352 Bauer: Basler Bankverein, p. 64.
- 353 siehe Kapitel: Von der SLB zur AB.
- 354 siehe Kapitel: Herisau sucht Anschluss an die VSB; Herisau—Winkeln oder Herisau—Gossau; Die Stellung der Gemeinde Herisau in der Eisenbahnfrage; Die Privateisenbahnkommission Herisau—Winkeln.
- 355 siehe Kapitel: Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Bau der AB; Die Bedeutung der appenzellischen Industrie als auslösender Faktor für den Bau der AB.
- 356 siehe Statistiken der Eidg. Volkszählungen von 1870, 1880, 1888, 1900 und 1910. Aufgrund der Einwohnerzahlen belegen St.Gallen und Herisau folgende Plätze unter den grössten Ortschaften der Schweiz:
- | Jahr | Herisau | St.Gallen |
|------|---------|-----------|
| 1870 | 12. | 7. |
| 1880 | 15. | 7. |
| 1888 | 12. | 6. |
| 1900 | 14. | 7. |
| 1910 | 15. | 5. |
- 357 siehe Kapitel: Jakob Steiger-Meyer, der grosse Förderer der AB.
- 358 Schläpfer: Appenzeller Geschichte, pp. 89—91 und 205—207.
- 359 Preisig E. und Rotach W., Industrie und Handel in Die Gemeinde Herisau. Ortsbeschreibung und Geschichte, pp. 558—606.
- 359 Schläpfer: Appenzeller Geschichte, Kapitel 21: Industrialisierung, pp. 205—216; Kapitel 35: Wirtschaftliche Verhältnisse, pp. 401—413; Kapitel 44: Appenzellische Wirtschaft im Zeichen der Stickerie, pp. 499—511.
- Sturzenegger: Beiträge zu einer Geschichte des Handels und der Industrie des Kantons Appenzell in: Appenzellische Jahrbücher (AJ), 1892, pp. 1—88.
- Kempf-Spreiter: Die appenzellische Industrie in: AJ, 1964, pp. 12—29.
- 360 Tabelle aus Sturzenegger: Beiträge zu einer Geschichte des Handels und der Industrie des Kantons Appenzell, p. 69.
- 361 siehe Kapitel: Herisau—Winkeln oder Herisau—Gossau? Die Stellung der Gemeinde Herisau in der Eisenbahnfrage; Die Privateisenbahnkommission Herisau—Winkeln.
- 362 Gedenkblätter an J. Steiger-Meyer: Ein Pionier der ostschweizerischen Textilindustrie, der schweizerischen Handelspolitik, der Sozialpolitik, in: AJ, 1933, pp. 1—65.
- 363 siehe 361.
- 364 siehe 361.
- 365 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission: Versammlung von Eisenbahnfreunden im Hotel Löwen in Herisau am 21.1.1973.
- 366 2. Jahresbericht der SLB 1874, p. 4.
- 367 Bundesarchiv: 25.7.1877: Dr. K. Stehlin an Bundesrat.
- 368 2. Jahresbericht der SLB 1874, p. 6.
- 369 Bauer: Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, pp. 110 ff.
- 370 Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen: Eisenbahnfinanzen, p. 375.
- 371 Tabellen betreffend Touristenfrequenzen und Anzahl beförderter Personen pro km Betriebslänge siehe: «Die Sântisbahn», St.Gallen 1905 (Prospekt veröffentlicht vom Sântisbahnkomitee). Graphische Darstellung zur Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs siehe Anhang.
- 372 siehe Anhang: Graphische Darstellung der Entwicklung des Güterverkehrs.
- 373 16.1./13.6.1883: D. Schefer an den Präsidenten und Verwaltungsrat SLB.
- 374 Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 31.7.1876.
- 375 Appenzeller Zeitung, 19.7.1854.
- 376 12. Jahresbericht der SLB 1884, p. 9.
- 377 19. Jahresbericht der AB 1891, p. 4.
- 378 25. Jahresbericht der AB 1897, p. 8.
- 379 Böhi: Konjunkturgeschichte, p. 82.
- 380 36. Jahresbericht der AB 1908, p. 4.
- 381 1. Jahresbericht der SLB 1872/73.
- 382 2. Jahresbericht der SLB 1874, p. 8.
- 383 4. Jahresbericht der SLB 1876, p. 7.
- 384 4. Jahresbericht der SLB 1876, p. 6.
- 385 13. Jahresbericht der SLB 1885. Tabelle «Kosten für die Mitbenützung der Station Winkeln, in % des Aufwandes» stammt vom Verfasser.
- 386 16. Jahresbericht der AB 1888, pp. 7/8.
- 387 17. Jahresbericht der AB 1889, p. 20.
- 388 22. Jahresbericht der AB 1894, p. 14.
23. Jahresbericht der AB 1895, p. 13.
25. Jahresbericht der AB 1897, p. 5.
26. Jahresbericht der AB 1898, p. 15.

- 389 30. Jahresbericht der AB 1902, p. 6.
- 390 31. Jahresbericht der AB 1903, p. 4.
- 391 8. Jahresbericht der SLB 1880, p. 4.
Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 7.9.1882.
- 392 13. Jahresbericht der SLB 1885, pp. 33/34.
- 393 25. Jahresbericht der AB 1897, pp. 4/5.
27. Jahresbericht der AB 1899, p. 6.
- 394 J. Hardegger: Einführung des Rollbockbetriebes zur Beförderung normalspuriger Güterwagen auf der AB.
Ing. H. R. Meier: Erweiterung des Mühlebühlunnels in Herisau.
Beide Artikel in: Hauszeitung AB/SGA «aktuell» Nr. 1, April 1976.
- 395 1. Jahresbericht der SLB 1873, p. 16.
- 396 4. Jahresbericht der SLB 1876, p. 10.
- 397 Bundesarchiv: Bericht von Inspektor Seifert vom März 1876, erwähnt in einem Schreiben des Eisenbahndepartementes an den Bundesrat, datiert vom 4. 8. 1879.
Kantonsarchiv Herisau: 7.11.1877: Eisenbahndepartement an Regierungsrat: Aufführung der von der Bahngesellschaft zu beseitigenden Mängel.
Archiv AB: Protokoll der Privateisenbahnkommission vom 14.11.1878, Steiger-Meyer an Obligationäre.
- 398 8. Jahresbericht der SLB 1880, p. 8.
- 399 15. Jahresbericht der AB 1887, p. 11.
- 400 11. Jahresbericht der SLB 1883, p. 8.
- 401 12. Jahresbericht der SLB 1884.
- 402 11. Jahresbericht der SLB 1883, p. 9.
- 403 13. Jahresbericht der SLB 1885, p. 18.
- 404 13. Jahresbericht der SLB 1885, p. 19.
- 405 14. Jahresbericht der AB 1886, pp. 12/13.
- 406 14. Jahresbericht der AB 1886, p. 19.
- 407 32. Jahresbericht der AB 1904, p. 5.
- 408 35. Jahresbericht der AB 1907.
36. Jahresbericht der AB 1908.
- 409 2. Jahresbericht der SLB 1874, p. 7.
- 410 4. Jahresbericht der SLB 1876.
- 411 9. Jahresbericht der SLB 1881, pp. 6 und 9.
- 412 14. Jahresbericht der AB 1886, p. 20.
16. Jahresbericht der AB 1888, p. 14.
- 413 17. Jahresbericht der AB 1889, p. 11.
- 414 46. Jahresbericht der AB 1918, p. 11.
- 415 46. Jahresbericht der AB 1918.
56. Jahresbericht der AB 1928: Tabellen Materialkonsum der Lokomotiven.
- 417 46. Jahresbericht der AB 1918, p. 11.
47. Jahresbericht der AB 1919, p. 12.
- 418 Bauer: Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, p. 157.
- 419 41. Jahresbericht der AB 1913, p. 8.
- 420 42. Jahresbericht der AB 1914, p. 6.
- 421 43. Jahresbericht der AB 1915, p. 8.
- 422 43. Jahresbericht der AB 1915, p. 7.
- 423 Lutz E.: 100 Jahre Appenzeller Bahn, Anhang: Betriebsrechnungen.
- 424 46. Jahresbericht der AB 1918.
- 425 Archiv AB: Protokoll über die 11. Sitzung der Direktionskommission vom 8.11.1918.
- 426 46. Jahresbericht der AB 1918, p. 8.
- 427 Schläpfer: Appenzeller Geschichte, pp. 591/592.
- 428 46. Jahresbericht der AB 1918, p. 8: Der Ausstand dauerte vom 12.11.1918 bis 14.11.1918, 14.00 Uhr.
- 429 Archiv AB: Dossier 124: Arbeitsniederlegung im Zusammenhang mit dem Landesstreik. Schreiben des Betriebsdirektors an den Platzkommandanten von Herisau.
- 430 Archiv AB: Protokoll über die 12. Sitzung der Direktionskommission vom 23.11.1918. Protokoll über die Verwaltungsratssitzung vom 30.11.1918.
- 431 Archiv AB: Protokoll der Direktionskommissionssitzung vom 24.12.1918.
- 432 Archiv AB:
Protokoll über die 1. Sitzung des Verwaltungsrates der AB vom 10.1.1919.
Protokoll über die 1. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 6.1.1919.
- 433 Archiv AB: Protokoll der Sitzung des Verwaltungsrates der AB vom 30.11.1918. 46. Jahresbericht der AB 1918, p. 8.
- 434 46. Jahresbericht der AB 1918, p. 10, EAS, 34. Band, pp. 171 ff.
- 435 Archiv AB: Protokoll über die 2. Sitzung des Verwaltungsrates der AB vom 9.4.1920.
- 436 Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, p. 67.
49. Jahresbericht der AB 1921, pp. 6/7.
- 437 EAS, 34. Band 1918, pp. 11—30.
49. Jahresbericht der AB 1921.
- 438 Archiv AB: 21.5.1920: Verwaltungsrat der AB an den Bundesrat.
- 439 Archiv AB: Protokoll über die 2. Sitzung des Verwaltungsrates der AB vom 9.4.1920.
- 440 Archiv AB: 21.6.1920: Direktionskommission der AB an den Verwaltungsrat.
- 441 Archiv AB: 22.7.1920: Direktion der AB an den Generalsekretär des Verbandes Schweizerischer Sekundärbahnen.
- 442 EAS, 34. Band, 1918, p. 21.
- 443 Archiv AB:
30.7.1920: Protokoll über die 8. Sitzung der Direktionskommission.
Protokoll über die im Gemeindehaus Herisau am 2.8.1920 abgehaltene Experteninstruktion.
- 444 48. Jahresbericht der AB 1920, p. 7.
- 445 Archiv AB:
15.9.1920: Gemeinderat von Gossau an den Verwaltungsrat der AB.
4.9.1920: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons St.Gallen.
- 446 Archiv AB:
Direktion der AB an den Gemeinderat von Gossau.
2.10.1920: Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh. an den Verwaltungsrat der AB.
- 447 Archiv AB: 28.10.1920: Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh. an den Verwaltungsrat der AB.
- 448 Archiv AB: 15.9.1920: Direktion der AB an die Bezirksräte von Appenzell, Gonten, Schwende, Haslen, Rüte.
- 449 Archiv AB:
Protokoll über die 10. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 15.10.1920.
49. Jahresbericht der AB 1921, pp. 11/12: «Dieser Fahrplan trat auf Weisung des Instruktionsrichters ab 1.1.1921 in Kraft, ab 1. April 1921 wurde die Zahl der Züge von zwei auf drei erhöht, ab 1.6.1921 trat der Jahresfahrplan wieder in Kraft.»

- 450 49. Jahresbericht der AB 1921, pp. 13/14.
- 451 Archiv AB: 15.10.1920: Protokoll über die 10. Sitzung der Direktionskommission der AB.
48. Jahresbericht der AB 1920, pp. 7/8: «Kau war die Hilfeleistung nachgesucht, als seitens gewisser Gläubiger Schuldbetreibung und Konkursandrohung gegen das Unternehmen angehoben wurden. Da bereits schon Unterlagen zu einem Sanierungsplan geschaffen, waren wir gezwungen, fast gleichzeitig mit dem Hilfeleistungsgesuch auch das Gesuch um Gewährung der Rechtswohlthat des Nachlassvertrages beim Schweizerischen Bundesgericht einzureichen, um die damit verbundene Stundung als Rechtswohlthat zu geniessen. Die Schuldbetreibungs- und Konkurskammer entsprach unserem Wunsch fast postwendend und bestellte als Instruktionsrichter Herrn Bundesrichter Dr. Jäger, als Sachwalter Herrn Dr. Hofstetter in Gais, Mitglied des Verwaltungsrates der ASt, als Experten zur Schätzung des Vermögens die Herren Dr. Herold, Direktor der BT in St. Gallen, und Ingenieur Zaruski, Direktor der städtischen Trambahnen und des Elektrizitätswerkes von St. Gallen, Mitglied des Verwaltungsrates der SB.»
- 452 Archiv AB: 11.2.1921: Direktion der AB an Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzel I. Rh. (Antwort auf das Schreiben der Innerrhoder Regierung, dass sich der Grosse Rat von AI mit 23 gegen 20 Stimmen gegen die Beteiligung an der Hilfsaktion ausgesprochen habe).
- 453 Archiv AB: 1.3.1921: Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzel I. Rh. an den Verwaltungsrat der AB. Verteilungsschlüssel der innerrhodischen «Hilfeleistung»: Kanton Appenzel I. Rh. Fr. 15000.—, Bezirk Appenzel Fr. 1000.—, Bezirk Gonten Fr. 1000.—, Bezirk Schwende Fr. 1000.—, Bezirk Rüte Fr. 1000.—, total Fr. 19000.—.
- 454 Definition des Nachlassverfahrens: Der Nachlassvertrag bezweckt die Vereinigung aller Schulden und die Herabsetzung des Aktienkapitals unter Vornahme gleichzeitiger Abschreibungen im Baukonto. Dies ermöglicht einem Unternehmen, in absehbarer Zeit Subventionen zu verzinsen, zumal für diese nach Gesetz eine Vorzugshypothek eingeräumt wird.
- 455 49. Jahresbericht der AB 1921, p. 9.
- 456 Archiv AB: 20.5.1921: AB an die Regierung des Kantons St. Gallen, an Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzel I. Rh., die Gemeindebehörden von Gossau, Herisau, Waldstatt und Urnäsch.
- 457 Archiv AB: Vereinbarung über die «Hilfeleistung» an die AB vom 3.9.1921, EAS, 34. Band, 1918, p. 173, Art. 9: «Die aus der Hilfeleistung entstehenden Forderungen sind in den Jahren, in denen sich kein Betriebsüberschuss ergibt, unverzinslich. Ergibt sich ein Überschuss der Einnahmen über die in Art. 2 umschriebenen Betriebsausgaben, so ist für das betreffende Jahr den Gläubigern auf der Summe der Hilfeleistungen aller Defizitjahre ein Zins bis zu 3 % und sodann eine Amortisationsquote bis zu 1 % zu entrichten...»
- 458 Archiv AB: Eisenbahndepartement an die Direktion der AB.
- 459 Archiv AB: 29.6.1925: Verwaltungsrat der AB an Beamte, Angestellte und Arbeiter der AB.
- 460 Archiv AB: 29.6.1925: Zirkular Nr. 175.
- 461 53. Jahresbericht der AB 1915, p. 5.
- 462 Archiv AB: 10.9.1925: Bener, Direktor der Rhätischen Bahn, an Schnurrenberger, Direktor der Appenzeller Bahn.
- 463 Archiv AB: 21.9.1925: Bener, Bratschi, Kesselring an die Direktionskommission der AB.
- 464 Archiv AB: 14.10.1925: Direktor Schnurrenberger: Bemerkungen zum Expertengutachten der Herren Direktoren Bener, Kesselring und Nationalrat Bratschi.
- 465 Archiv AB: Dossier Sparmassnahmen und Personalabbau: 18.9.1925: Übernahme des Betriebes der AB durch die BT. 6.10.1925: AB an Eisenbahndepartement «Materialien zur Beleuchtung des sog. Lohnkonflikts bei der Appenzeller Bahn. Mitgeteilt von der Direktionskommission», Separatabzug aus Nr. 246 der Appenzeller Zeitung, Herisau 1925.
- 466 Archiv AB: 12.4.1923: Vertrag zwischen AB, ASt und SB betreffend Direktionsgemeinschaft.
- 467 56. Jahresbericht der AB 1928, p. 4: Kündigung des bisher gültigen Vertrages über die Gemeinschaftsdirektion der 3 Unternehmungen. Mit Wirkung ab 1.1.1929 neuer Gemeinschaftsvertrag zwischen AB und SB.
- 468 Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, pp. 67—71.
- 469 55. Jahresbericht der AB 1927, p. 4.
- Lutz E.: 100 Jahre Appenzeller Bahn, pp. 43/44.
- 470 Lutz E.: 100 Jahre Appenzeller Bahn, pp. 43—45.
- 471 Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, pp. 67—71.
- 472 Archiv AB: 26.11.1918: Direktionskommission der AB an die Mitglieder des Verwaltungsrates: Orientierender Bericht über die Elektrifikation der AB.
- 21.6.1920: Direktionskommission an die Mitglieder des Verwaltungsrates: Orientierung betreffend Nachlassbegehren.
- 473 59. Jahresbericht der AB 1931, p. 4.
60. Jahresbericht der AB 1932, p. 6.
- 474 Meyer H. R.: Die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, pp. 409—417, p. 417: Die feste Entschuldungssumme von 900 Mio. Franken entsprach der in der Sanierungsbilanz sichtbar in Erscheinung tretenden Überschuldung, das heisst den sogenannten Nonvaleurs. Diese setzten sich zusammen aus: 11 Mio. Franken Überzahlung beim Rückkauf, 219 Mio. Franken Kriegsdefizit 1914—1922, 247 Mio. Franken aufgelaufenen Defiziten der Gewinn- und Verlustrechnung, 271 Mio. Franken Abschreibungsfehlbetrag, hervorgerufen durch die bis vor kurzem ungenügenden Abschreibungen, 49 Mio. Franken andere Nonvaleurs, insbesondere nicht aktivierungswürdige Baukontoposten.
- 475 Archiv AB: 21.8.1933: Appenzellische Bahnen an die Regierungen der Kantone SG, AR und AI.
- 476 Hess A.: Die Sanierung der Privatbahnen in: 100 Jahre Schweizer Bahnen, pp. 417—428, EAV, 55. Band, 1939, pp. 67—71.
- 477 Hess A.: Die Sanierung der Privatbahnen in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, pp. 417/418.

- 478 Archiv AB: Protokoll über die 4. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 9.11.1937.
- 479 Archiv AB: Protokoll über die 4. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 9.11.1937.
- 480 Archiv AB: Protokoll über die 3. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 4.11.1938.
- 481 Archiv AB: Protokoll über die 2. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 29.8.1939.
- 482 Archiv AB: 5. 3. 1940: AB, SGA, AWW, AG an die Kantonsregierungen von Appenzell A. Rh., I. Rh. und St. Gallen.
- 483 Archiv AB: Protokoll der 1. Sitzung der Direktionskommission der AB vom 16. 4. 1940.
- 484 Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, p. 121: «Am 17. 3. 1941 fand in St. Gallen eine erste Besprechung der von den ostschweizerischen Privatbahnen eingereichten Hilfesuche statt. Die Konferenz war von der Eidgenössischen Expertenkommission für Privatbahnhilfe einberufen worden. Es nahmen daran neben Mitgliedern der EEK Vertreter der Kantone Appenzell A. Rh. und I. Rh., St. Gallen und Thurgau sowie Abgeordnete der Privatbahnen und des Eidgenössischen Amtes für Verkehr teil. Votum Hofstetter (SGA): Den auf die Fusion der appenzellischen Bahnen hinzielenden Plänen werden sich mannigfache Schwierigkeiten technischer, finanzieller, historischer und lokalpolitischer Natur entgegenstellen. Sie dürften am leichtesten zu überwinden sein, wenn die Bildung von zwei Gruppen versucht würde. In eine erste Gruppe wären die AB und AWW, in eine zweite die SGA und die AG, evtl. auch noch die TB, einzureihen. Cottier (Direktor des EAV) empfahl, die angeregte Gruppenbildung nicht weiterzuverfolgen, sondern mit aller Energie die vollwertige Fusion der AB, SGA, AG und AWW vorzubereiten.» (Betreffend Fusionsfragen siehe Altherr, Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, 3. Teil: Die im Zusammenhang mit dem Privatbahnhilfegesetz aufgetauchten Fusions- und Sanierungsfragen, pp. 119—128.)
- 485 70. Geschäftsbericht der AB, 1942, p. 4.
- Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, p. 123.
- 486 Archiv AB: Braun K., Untersuchung der Einsparungsmöglichkeiten bei einer rechtlichen und finanziellen Fusion der AB/SGA/AWW, Burgdorf 10. 4. 1942.
- 487 Archiv AB: Teufen, 19. 2. 1943: Bericht an den Verwaltungsrat über den heutigen Stand der Bestrebungen zur finanziellen Wiederaufrichtung der Appenzeller Bahnen durch den Bund.
- 488 Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, pp. 128—132.
- 489 Archiv AB: Konferenzprotokoll vom 15. Mai 1943, siehe 489.
- 491 Archiv AB: EAV an die Regierungen von St. Gallen, Appenzell A. Rh. und I. Rh., die Gemeinden Gais, Gossau, Herisau, St. Gallen, Teufen, Urnäsch und Waldstatt, die Verwaltungsräte der AB, SGA und AWW.
- 492 Archiv AB: 5. 8. 1943: Regierungsrat des Kantons Appenzell A. Rh. an AB, SGA, AWW.
- 493 Archiv AB: 28. 4. 1944: Sitzung des Schweizerischen Bundesrates. Auszug aus dem Protokoll.
- 494 72. Jahresbericht der AB 1944, pp. 4/5.
- Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, pp. 132—137.
- Archiv AB: 6. 5. 1944: Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement an die Kantonsregierungen von AR, AI und SG, an AB, AWW und SGA: AB für Annahme Sanierungsplan vom 19. 6. 1943 (Sanierung mit Fusion gemäss Abschnitt I des Privatbahnhilfegesetzes von 1939).
- SGA: Nebst der Lösung nach Sanierungsplan vom 19. 6. 1943 (Sanierung nach Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes ohne Fusion) nach wie vor pro Sanierung mit Doppelfusion AB/AWW und SGA/AG nach Abschnitt I des Privatbahnhilfegesetzes.
- Archiv AB: 3. 6. 1944: Direktion AB an Verwaltungsrat AWW. Antrag: Die Generalversammlung vom 10. 6. 1944 ermächtigt den Verwaltungsrat, die aufgrund des Bundesratsbeschlusses vom 28. April 1944 betreffend finanzieller Wiederaufrichtung der appenzellischen Bahnen notwendigen Massnahmen zur Erlangung der Bundeshilfe zu beschliessen. Vorbehalten bleibt der Generalversammlung die durch diese Massnahmen notwendig werdende Abänderung der Statuten. Die Ermächtigung würde sowohl den Abschluss des Fusionsvertrages gemäss Sanierungsplan vom 19. 6. 1943 als auch den Ankauf der AWW durch die AB umfassen.
- Archiv AB: 12. 6. 1944: SGA an Regierungsrat von St. Gallen: Der Verwaltungsrat hat an der Sitzung vom 6. 6. 1944 beschlossen, die Sanierung unseres Unternehmens aufgrund des Planes vom 30. 12. 1943, also nach Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes vom 6. 4. 1939 und ohne Fusion, ins Auge zu fassen und durchzuführen, sofern die Gläubiger des Elektrifikationsdarlehens dazu Hand bieten.
- Archiv AB: 23. 9. 1944: Regierungsrat des Kantons St. Gallen, Auszug aus dem Protokoll betreffend Sanierung SGA: Auf das Gesuch der SGA vom 12. 7. 1944 um Mitwirkung des Kantons St. Gallen aufgrund des Sanierungsplanes vom 30. 12. 1943 wird... nicht eingetreten.
- Archiv AB: 29. 6. 1944: Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell I. Rh.: Gesuch der SGA wird ablehnend behandelt.
- 495 72. Jahresbericht der AB 1944, p. 5/6.
- 496 Archiv AB: Protokoll der Konferenz vom 15. 1. 1945 im Konferenzzimmer des Bahnhofes SBB St. Gallen mit den Vertretern der Kantonsregierungen von St. Gallen, Appenzell A. Rh. und I. Rh. und der Stadt St. Gallen sowie den beteiligten Bahnen über die Sanierung und Fusion der appenzellischen Bahnen.
- 497 74. Jahresbericht der AB 1946, p. 5: «Daneben nimmt die Prüfung des Planes C, welche eine Fusion von AB, AWW und BT vorsieht, ihren Fortgang. Die BT hat im Einvernehmen mit der St. Galler Regierung zwei Experten beauftragt, sich in einem Bericht über den technischen Zustand der AB und AWW auszusprechen.»
- 498 Archiv AB: Sanierungs- und Fusionsplan Variante G vom 4. 10. 1947.
- Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, pp. 139—144.
- 499 Archiv B: Sanierungs- und Fusionsplan Variante G vom 4. 10. 1947.

- 500 Archiv AB: 5.8.1943: Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an AB, SGA, AWW betreffend Sanierungsplan vom 19.6.1943.
- 501 Altherr: Beitrag zur appenzellischen und sanktgallischen Eisenbahnpolitik, 1. Teil: Die Rechtsgrundlagen der Subventionierung der appenzellischen Bahnen, pp. 15—57.
- 502 Walter Ackermann, Herisau, Mitglied des Verwaltungsrates der AB: Landammann 1933—1936, 1939—1942, 1945—1948; Ständerat 1935—1963. Alfred Hofstetter, Gais, Mitglied des Verwaltungsrates der AB und SGA, Landammann 1942—1945. Quelle: Schläpfer, Appenzeller Geschichte, pp. 658/660.
- 503 Archiv AB: 5.8.1943: Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an AB, SGA, AWW: «...Eine Verbindung der Gemeinden des Appenzeller Hinterlandes mit denjenigen des Mittellandes zur Betriebsgarantierung einer künstlich zusammenge-setzten Bahn wäre aber verfehlt und den Interessen einer erspriesslichen Förderung des Bahnwesens in unserem Kanton zuwiderlaufend...»
Archiv AB: 15.2.1944: SGA an Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement: «Spätere Gene-rationen sollen dem heutigen Verwaltungsrat nicht den Vorwurf machen können, dass mittelländische Interessen hintangesetzt werden.»
- 504 55. Geschäftsbericht der SGA 1942, p.2.
- 505 Archiv AB: Protokoll über die 4. Sitzung der Di-rektionskommission der AB vom 9.11.1937.
- 506 Archiv AB: 5.8.1943: Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an AB, SGA, AWW.
- 507 Archiv AB: 15.2.1944: SGA an Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement.
- 508 52. Geschäftsbericht der SGA 1939.
- 509 Archiv AB: Protokoll der SLB vom 9.11. und 12.11.1872.
- 509 Bundesarchiv: Vereinigte Schweizer Bahnen. Be-richt an den Verwaltungsrat betreffend Strassen-eisenbahn St.Gallen—Gais; St.Gallen, den 6. Ok-tober 1882. Für die Generaldirektion: Der Präsi-dent: Wirth.
- 510 siehe 509.
- 511 Bundesarchiv:
Vereinigte Schweizer Bahnen. Bericht an die ausser-ordentliche Generalversammlung der Aktionäre vom 14.11.1882 betreffend die Strasseneisenbahn St.Gallen—Gais. St.Gallen, den 10. Oktober 1882. Protokoll der ausserordentlichen Generalver-sammlung der Aktionäre, Donnerstag, den 14. De-zenber 1882, im Grossratssaal des Regierungs-gebäudes in St.Gallen.
- 512 Archiv SGA: Protokoll der Konferenz vom 2.8.1884 zwischen Herrn Wirth-Sand, Präsident der Generaldirektion der VSB, und den Herren Nationalrat Eisenhut von Gais, Gemeindehaupt-mann Preisig von Bühler, Oberrichter Tobler von Teufen, Herrn Bürgi (Oberingenieur der VSB) und Herrn Eugster (Ingenieur in St.Gallen).
- 513 Archiv SGA: Protokoll der Konferenz betreff. die Strassenbahn St.Gallen—Gais, abgeh. im Bahnhof-gebäude in St.Gallen am 16.5.1885 (siehe auch 512).
- 514 Bundesbeschluss betreffend Konzession einer Strasseneisenbahn von St.Gallen nach Gais vom 25.6.1885. EAV, NF, 8. Teil, 1883/84/85, pp.167—173.
- 515 Archiv SGA: Protokoll der Konferenz betreffend die Strassenbahn St.Gallen—Gais, abgehalten im Bahnhofgebäude in St.Gallen am 16.5.1885.
- 516 Archiv SGA: 1. Rechenschaftsbericht des Verwal-tungsrates der Appenzeller Strassenbahn-Gesell-schaft an die Generalversammlung der Aktionäre, umfassend den Zeitraum vom 7.9.1887 bis 31.12.1888.
- 517 1. Rechenschaftsbericht der ASt 1887/88, pp. 14—16.
- 518 1. Rechenschaftsbericht der ASt 1887/88, pp. 17/18.
- 519 2. Rechenschaftsbericht der ASt 1889, pp.2—6.
- 520 Bundesarchiv: Zürich und Baden, 15.6.1897. Dr. Du Riche-Preller. Ing. Civ. und Elect. BBC an Tit VR ASt, bezieht sich u.a. auf einen Artikel der in London herausgegebenen Fachzeitschrift «En-gineering» vom Dezember 1892.
- 521 2. Rechenschaftsbericht der ASt 1889, p.5.
- 522 3. Rechenschaftsbericht der ASt 1890, pp.2/3: Das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Be-trieb der Eisenbahnen und anderer Transport-anstalten vom 27.6.1890 enthielt im wesentlichen folgende Bestimmungen: 12stündige Maximal-arbeitszeit, Mittagspause von wenigstens 1 Stunde, ununterbrochene Nachtruhe von 10 Stunden für das Maschinen- und Zugpersonal und von 9 bzw. 8 Stunden für das Stations- und Bahnbewachungs-personal, 52 freie Tage pro Jahr, wovon 17 Sonn-tage angemessen über das ganze Jahr verteilt.
- 523 3. Rechenschaftsbericht der ASt 1890, pp.4/5.
4. Rechenschaftsbericht der ASt 1891, pp.6—8.
5. Rechenschaftsbericht der ASt 1892, p.2.
Gächter: Die Appenzeller Strassenbahn, p.12.
- 524 5. Rechenschaftsbericht der ASt 1892, p.4. Reduk-tion der Züge im Winter, um besseres Resultat zu erzielen. Ursprünglich wurden 5 Zugspare, dann 4 und schliesslich 3 geführt.
6. Rechenschaftsbericht der ASt 1893, p.3: Reduk-tion der Züge brachte nicht den erwünschten Er-folg, da die Ausgaben nicht in erwünschtem Masse zurückgingen.
7. Rechenschaftsbericht der ASt 1894, p.2. Der Winterfahrplan wurde 1894/95 erweitert, da die Reduktion der Züge nicht den gewünschten Erfolg brachte.
- 525 Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliqui-dation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunter-nehmen vom 25. September 1917, Art.16: Die Pfandgläubiger können die Liquidation verlangen, wenn die zur Bezahlung des Kapitals bestimmte Frist verstrichen oder der den Titelinhabern zugesicherte Zins am Fälligkeitstag nicht bezahlt worden ist. Das Begehren ist an das Bundesgericht einzuge-ben. EAS, 34. Band, 1918, pp.11—29.
- 526 5. Rechenschaftsbericht der ASt 1892, pp.3/4.
- 527 6. Rechenschaftsbericht der ASt 1893, p.2.
- 528 7. Rechenschaftsbericht der ASt 1894, pp.6/7.
- 529 11. Rechenschaftsbericht der ASt 1898, p.2.
- 530 Bundesbeschluss betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Appenzell nach Gais vom 23. Juni 1887. EAS, NF, 9. Teil, 1886/87, pp.305—311.
Bundesratsbeschluss betreffend Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Gais und von Appenzell nach Wagenlücke

- (Säntisbahn) vom 31. Januar 1896. EAS, NF, 14. Teil, 1896/97, p. 73.
Hinfall von Konzessionen im Jahre 1898
a) Infolge unbenutzten Ablaufs der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist
2. Appenzell—Gais
EAS, NF, 15. Teil, 1898/99, p. 359.
- 531 Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen vom 22. Dezember 1899. EAS, NF, 15. Teil, 1898/99, pp. 851—857.
- 532 Bundesratsbeschluss betreffend Fristverlängerung für eine elektrische Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen vom 1. Juni 1900. EAS, 16. Teil, 1900, p. 115.
Hinfall von Konzessionen im Jahre 1901
a) Infolge unbenutzten Ablaufs der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist
2. Gais—Appenzell—Wasserauen 15. März
EAS, 17. Band, 1901, p. 315.
Bundesbeschluss betreffend Fortsetzung der Strassenbahn St. Gallen—Gais nach Appenzell vom 10. Okt. 1902. EAS, 18. Band, 1902, pp. 199—202.
- 533 15. Rechenschaftsbericht der ASt 1902, p. 4.
534 16. Rechenschaftsbericht der ASt 1903, pp. 4—6.
535 Gächter: Die Appenzeller Strassenbahn, p. 45.
536 23. Rechenschaftsbericht der ASt 1910, p. 2.
537 31. Rechenschaftsbericht der ASt 1918, pp. 3/4.
538 33. Rechenschaftsbericht der ASt 1920, p. 2.
539 31. Rechenschaftsbericht der ASt 1918, pp. 4—6.
540 33. Rechenschaftsbericht der ASt 1920, p. 4.
541 EAS, 34. Band, 1918, pp. 23 ff.
542 34. Rechenschaftsbericht der ASt 1921, pp. 2/3.
542 Archiv SGA: Protokoll der 8. Sitzung der Direktionskommission vom 11. 10. 1921.
543 35. Rechenschaftsbericht der ASt 1922, pp. 4/5.
544 Archiv SGA: Protokoll über die 4. Sitzung des Verwaltungsrates der SGA vom 13. Juli 1925; Verwaltungsrat und Nationalrat D. Hofstetter: «Die Frage, wie sich die AB zu einem Umzug des Direktors gegen ihren Willen stelle, berühre unsere Verwaltung nicht direkt oder höchstens auf dem Umweg über die Gemeinschaftsdirektion, deren Hinfall ihm als Glück für beide Verwaltungen erscheine.»
- 545 53. Jahresbericht der AB 1925, p. 5.
546 Archiv SGA: Protokoll der 5. Sitzung des Verwaltungsrates der SGA vom 19. 9. 1925.
547 Archiv SGA: Protokoll der 6. Sitzung des Verwaltungsrates der SGA vom 21. 11. 1925.
548 Archiv AB:
Sitzung des Verwaltungsrates vom 23. 2. 1926: Vertrag zwischen der AB, ASt und SB betreffend Direktionsgemeinschaft.
15. Geschäftsbericht der SB 1926, pp. 3/4.
549 Archiv SGA: Protokoll über die 4. Sitzung des Verwaltungsrates der ASt vom 7. 7. 1928.
550 Archiv SGA: Protokoll über die 5. Sitzung des Verwaltungsrates der ASt vom 22. 9. 1928.
551 17. und 18. Geschäftsbericht der SB 1928/29.
552 39. Rechenschaftsbericht der ASt 1926, p. 2.
553 41. Rechenschaftsbericht der ASt 1928, p. 2.
42. Rechenschaftsbericht der ASt 1929, pp. 2/3.
43. Rechenschaftsbericht der ASt 1930, p. 2.
44. Rechenschaftsbericht der ASt 1931, p. 2.
554 44. Rechenschaftsbericht der SGA 1931, p. 2.
45. Rechenschaftsbericht der SGA 1932, p. 2.
555 48. Rechenschaftsbericht der SGA 1935, pp. 4/5.
556 49. Rechenschaftsbericht der SGA 1936, pp. 2—4.
557 48. Rechenschaftsbericht der SGA 1935, pp. 2/3.
558 Archiv SGA: Protokoll der 2. Sitzung des Verwaltungsrates der SGA vom 1. 7. 1933.
559 55. Rechenschaftsbericht der SGA 1942.
60. Geschäftsbericht der SGA 1947.
560 61. Geschäftsbericht der SGA 1948, pp. 2/3.
561 62. Geschäftsbericht der SGA 1949, pp. 1/2.
562 Archiv SGA:
Projekt Elektr. Schmalspurbahn Altstätten—Gais
a) Allgemeiner Bericht
b) Technischer Bericht
Altstätten, den 28. 10. 1905. Im Auftrag des Initiativ-Komitees: Der Präsident: Segmüller; Der Akteur: Buschor.
563 Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der SBB) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn) vom 23. Juni 1905. EAS, 21. Band, 1905, pp. 146—153.
564 Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Altstätten-Gais-Bahn; gewählt wurden:
vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen:
Messmer Anton, Regierungsrat in St. Gallen
von der Standeskommission von Appenzell I. Rh.:
Speck Franz, Statthalter in Appenzell
vom Gemeinderat Altstätten:
Segmüller Pius, Gemeindevorsteher, Altstätten
vom Gemeinderat Gais:
Dr. iur. Alfred Hofstetter, Kantonsrat, Gais
von der Appenzeller Strassenbahn:
Herr Eisenhut-Schäfer, alt Regierungsrat, Gais
von der Versammlung der Aktionäre:
Rüedi Christian, Gemeindevorsteher, Gais
Hofstetter J. Robert, Bezirksrichter, Gais
Biröli Jakob, Erziehungsrat, Altstätten
Gschwend Jakob, alt Kantonsrat, Altstätten
Keel Notker, Kaufmann, Altstätten
Niederer Theodor, Gemeinderat, Altstätten
Schmidheiny, Hauptmann, Heerbrugg
Zurburg-Geisser, Nationalrat, Altstätten
Quelle: 1. Geschäftsbericht der AG 1911, pp. 9 bis 12: Protokoll der konstituierenden Generalversammlung, abgehalten am Donnerstag, 16. Dezember 1909, in der Klostermühle in Altstätten.
565 1. Geschäftsbericht der AG 1911, pp. 3—8, pp. 22—28: Betriebsvertrag zwischen der Elektrischen Strassenbahn Altstätten—Gais und der Elektrischen Strassenbahn Altstätten-Berneck, Altstätten, 18./21. 1. 1977.
566 2. Geschäftsbericht der AG 1912.
3. Geschäftsbericht der AG 1913, pp. 3/4.
567 4. Geschäftsbericht der AG 1914.
568 5. Geschäftsbericht der AG 1915, p. 4.
569 11. Geschäftsbericht der AG 1921, p. 2.
570 17. Geschäftsbericht der AG 1927, p. 3.
571 21. Geschäftsbericht der AG 1931, p. 2.
572 22. Geschäftsbericht der AG 1932, p. 2.
573 23. Geschäftsbericht der AG 1933, p. 1.
574 30. Geschäftsbericht der AG 1940, p. 2.
575 37. Geschäftsbericht der AG 1947, pp. 1/2.

- 576 «Die Säntis-Bahn», veröffentlicht vom Säntisbahnkomitee, St.Gallen 1905.
- 577 Hangartner: p. 135.
- 578 Hangartner: Kapitel Eisenbahnfieber, pp. 121 ff.
- 579 Bundesbeschluss betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten vom 29.4.1887. EAS, NF, 9. Teil, pp. 260 ff.
- Bundesbeschluss betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Appenzell nach Gais. EAS, NF, 9. Teil, 1886/87, pp. 305 ff.
- Bundesbeschluss betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlücke (Säntisbahn) vom 23.6.1887. EAS, NF, 9. Teil, 1886/87, pp. 312 ff.
- 580 Hangartner, pp. 132—134.
- 581 Bundesarchiv:
Appenzell, 22.2.1887: Landammann C. Sonderegger und Ingenieur J.U. Deutsch an tit. Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement: Einreichung von drei Konzessionsgesuchen.
Appenzell, 17.3.1887: Landammann und Standeskommission des eidgenössischen Standes Appenzell I.Rh. an tit. Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement.
Bern, März 1887: Schweiz. Eisenbahndepartement an Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh.
Appenzell, 8.4.1887: Landammann und Standeskommission von Appenzell I.Rh. an Post- und Eisenbahndepartement.
Appenzell, 11.4.1887: C. Sonderegger und J.U. Deutsch an Post- und Eisenbahndepartement.
Bundeshaus, 14.4.1887: Protokoll über die konferenzziellen Verhandlungen betreffend Konzessionsgesuche für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Gais zwischen Vertretern des Bundes, der Kantone AR und AI wie den Konzessionsbewerbern.
Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell, eventuell von Eggerstanden, nach Gais vom 13. Juni 1887.
- 582 Bundesarchiv: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlücke vom 13. Juni 1887.
- 583 15. Jahresbericht der AB 1887, pp. 4—6.
- 584 Bundesarchiv: Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn Appenzell—Wasserauen—Säntis vom 22.4.1903. Konzessionsbewerber: Nationalrat C. Sonderegger (Appenzell), Dr. C. Meyer, Advokat (Herisau), Bankdirektor Ebner (St. Gallen), Gemeinderat Zweifel-Weber (St. Gallen).
Archiv AB: Die Säntisbahn Appenzell—Meggli-salp—Säntis; St. Gallen, im April 1910. Konzessionäre: B. Zweifel-Weber, Stadtrat (St. Gallen), Dr. iur. C. Meyer, Advokat (Herisau). Weitere Mitglieder des Initiativkomitees: A. Gemperle-Beck, Kon-sul (St. Gallen), Dr. C. Hildebrand-Rusch, Arzt (Appenzell).
- 585 Bundesbeschluss betreffend 1. Erneuerung und Übertragung der Konzessionen sowie Fristverlän-gerung für die schmalspurigen Eisenbahnen von Appenzell nach Altstätten und von Appenzell nach Gais; 2. Übertragung der Konzession und Fristverlängerung für die schmalspurige Eisenbahn (stellenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlücke (Säntisbahn) vom 22. Dezember 1893. EAS, NF, 12. Teil, 1892/93, pp. 632/633.
- 586 Bundesarchiv:
12.12.1898: J. Zuberbühler, Präsident der Appenzeller Strassenbahn und Betriebsdirektor Jäggi an Schweizerisches Post- und Eisenbahndepartement.
19.7.1898: Landammann und Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement, Bern.
- 587 Bundesarchiv: 17.6.1898: C. Sonderegger an Post- und Eisenbahndepartement.
- 588 Bundesarchiv: 19.7.1898: Landammann und Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an Eidg. Post- und Eisenbahndepartement.
- 589 Hinfall von Konzessionen im Jahre 1898
a) Infolge unbenützten Ablaufs der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist
2. Appenzell—Gais, EAS, NF, 15. Teil, 1898/99, p. 359.
- 590 Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen vom 22. Dezember 1899. EAS, NF, 15. Teil, 1898/99, pp. 851—857.
- 591 Bundesratsbeschluss betreffend Fristverlängerung für eine elektrische Strassenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weissbad nach Wasserauen vom 1.6.1900. EAS, 16. Teil, 1900, p. 115.
Hinfall von Konzessionen im Jahre 1901
a) Infolge unbenützten Ablaufs der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist
2. Gais—Appenzell—Wasserauen, 15. März EAS, 17. Band, 1901, p. 315.
- 592 Bundesarchiv: Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn Appenzell—Wasserauen—Säntis. Konzessionsbewerber: Nationalrat Sonderegger (Appenzell), Dr. C. Meyer, Advokat (Herisau), Bankdirektor Ebner (St. Gallen), Gemeinderat Zweifel-Weber (St. Gallen); Herisau, 22. April 1903.
- 593 Bundesarchiv: 16.9.1903: Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh. an Eidg. Post- und Eisenbahndepartement.
- 594 Bundesarchiv und Archiv AB: «Die Säntis-Bahn», veröffentlicht vom Säntisbahnkomitee, St. Gallen 1905; Das Initiativ-Komitee: C. Sonderegger, Nationalrat (Appenzell), Präsident; Dr. C. Meyer, Advokat (Herisau), Aktuar; F. Eugster, Banquier (Dijon); Gemperle-Beck, Kaufmann (St. Gallen); Dr. Hildebrandt, Arzt (Appenzell); B. Zweifel-Weber, Gemeinderat (St. Gallen).
- 595 Bundesarchiv: Herisau, 21.8.1905: Konzessionäre an den h. Schweizerischen Bundesrat. Bundesbeschluss betreffend Änderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) vom 22. Dezember 1905. EAS, 22. Band, 1905, pp. 373—375.

- 596 Bundesarchiv: 2.6.1904: Ingenieur Strub an das Post- und Eisenbahndepartement zuhänden des h. Schweizerischen Bundesrates.
- 597 Bundesarchiv: 28.7.1904: Landammann und Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement.
- 598 Bundesarchiv: 22.2.1905: Ingenieur X. Imfeld an Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement.
- 599 Bundesarchiv: Vertrag zwischen dem Comité für eine Eisenbahn Appenzell—Säntis einerseits und Herrn Imfeld, Ingenieur, Zürich, als Konzessionsimpetrant für eine Eisenbahn Urnäsch—Säntis anderseits betreffend Abtretung der Urnächer Konzession; Appenzell und Zürich, 31. Oktober 1905.
- 600 Bundesarchiv: 22.2.1908: Ingenieur X. Imfeld an das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement.
- 601 Bundesarchiv: 4.6.1908: Techn. Abt. des Schweiz. Eisenbahndepartementes an das Sekretariat.
- 602 Bundesarchiv: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Änderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnrad- oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) vom 22.6.1908; Bern, 25.6.1908. Dr. N. Gömöry (Rechtsanwalt) an die ständerätliche Eisenbahnkommission.
- 603 Bundesarchiv: 15.7.1908: Replik von Dr. C. Meyer an ständerätliche Eisenbahnkommission.
- 604 Bundesarchiv: 29.8.1908: Landammann und Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an die parlamentarischen Kommissionen zur Prüfung der Säntisbahn-Projekte.
- 605 Bundesarchiv: 30.8.1908: Ingenieur X. Imfeld an Herrn F. Calonder, Präsident der ständerätlichen Eisenbahnkommission.
- 606 Bundesarchiv: Säntisbahn Appenzell—Säntis. Bericht und Kostenvoranschlag über die Erstellung der Strecke Appenzell—Meggisalp. Dem tit. Initiativkomitee erstattet durch die Bauunternehmung des I. und II. Loses der Bodensee-Toggenburg-Bahn; Herisau, im August 1908. Bauunternehmung des I. und II. Loses der Bodensee-Toggenburg-Bahn: Locher & Cie.; Müller, Zeerleder & Gobat; E. Ritter-Egger; L. Kürsteiner; P. Rossi-Zweifel.
1.9.1908: B. Zweifel-Weber an Herrn Ständerat Dr. Calonder in Chur.
8.9.1908: Konzessionäre für Appenzell—Säntis an Herrn Ständerat Dr. Calonder, Präsident der ständerätlichen Eisenbahnkommission, Chur.
- 607 siehe 606.
- 608 Bundesarchiv: August 1908: Initiativkomitee der Säntisbahn: «Herr Landammann und Nationalrat Sonderegger sel. (gest. 1908) hat nach uns gemachten Angaben für seine früheren, bald 20 Jahre zurückdatierten Projekte gegen 20 000 Franken geopfert.»
9.6.1903: Landammann und Standeskommission von Appenzell I.Rh. an Eidg. Post- und Eisenbahndepartement: «Betrachten Angelegenheit als nicht vordringlich, Zweifel an der Finanzierung.»
16.9.1903: Landammann und Standeskommission von Appenzell I.Rh. an Eidg. Post- und Eisenbahndepartement: «...nehmen Konzessionsgesuch nicht ernst, glauben nicht daran, dass Bahn nach dem Säntis gebaut wird.»
- 26.5.1908: Landammann und Standeskommission von Appenzell I.Rh. an Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement: «Immer noch keine grosse Begeisterung für Säntisbahn, wenn schon von Appenzell aus.»
Urnäsch, 28.11.1908: Gemeindebehörden von Herisau, Hundwil, Waldstatt und Urnäsch an Herrn Nationalrat Vital, Präsident der nationalrätlichen Eisenbahnkommission, für sich und zuhänden der Kommission.
- 609 Bundesarchiv: 11.9.1908: Der Direktor der Technischen Abteilung des Schweiz. Eisenbahndepartementes an das Eisenbahndepartement.
Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Änderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnrad- oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) vom 22.6.1908.
- 610 Bundesarchiv: Undatiertes Dokument betitelt: «Augenschein betreffend die Säntisbahn-Projekte.»
- 611 Bundesbeschluss betreffend Änderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnrad- oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) vom 26. März 1909. EAS, 25. Band, 1909, pp. 100—102.
- 612 Bundesarchiv: St.Gallen, 25.10.1910: Säntisbahn an die Subskribenten auf das Aktienkapital der Säntisbahn.
St.Gallen und Herisau, 18.11.1910: Konzessionäre an Post- und Eisenbahndepartement.
17.12.1910: Telegramm von Prof. Felber, Vormund von H. Imfeld, an Eisenbahndepartement.
Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Änderung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnrad- oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) vom 23. Dezember 1910. EAS, 26. Band, 1910, pp. 380/81.
- 613 1. Geschäftsbericht der SB 1912, pp. 4/5: Voranschlag Fr. 1 182 000.—, Gesamtkosten Franken 1 218 948.—.
- 614 3. Geschäftsbericht der SB 1914, p. 4.
- 615 4. Geschäftsbericht der SB 1915, pp. 4/5.
- 616 7. Geschäftsbericht der SB 1918, pp. 3—6.
- 617 8. Geschäftsbericht der SB 1919, p. 4.
- 618 11. Geschäftsbericht der SB 1922, p. 3.
- 619 18. Geschäftsbericht der SB 1929, pp. 3/4.
17. Geschäftsbericht der SB 1928, pp. 3/4.
- 620 28. Geschäftsbericht der AWW 1939, p. 5.
- 621 Bollinger: p. 11.
- 622 Archiv AB: 8.12.1927: Kesselring (Direktor der BT) an Dr. iur. C. Meyer, Herisau.
- 623 Bollinger: pp. 6—8/12—16.
- 624 Archiv AB: Quartalsbericht No. 1 1931 (1.1.1931—31.3.1931). Quartalsbericht No. 1 1935 (1.1.1935—31.3.1935).
- 625 Bundesbeschluss betreffend Änderung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnrad- oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) vom 23. Dezember 1910, Art. 10 EAS, 26. Band, 1910, p. 38.
- 626 Archiv AB: 17.12.1928: Eidg. Eisenbahndepartement an Re-

- gierungen von AR, AI und SG, an Direktionen der SB, AB, ASt und BT; sig. Dr. Haab.
1. Geschäftsbericht der SB 1912, p. 3.
16. Geschäftsbericht der SB 1927, p. 4.
- 627 Archiv AB:
Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Schweizerischen Bundesrates vom 8.3.1929.
- 628 16. Geschäftsbericht der SB 1928, pp. 4/5.
Hinfall von Konzessionen
a) Infolge Ablaufs der zur Einreichung der vor-schriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist
2. Säntisbahn: Strecke Wasserauen—Meglisalp—Säntis, 31.12.1930
EAS, 46. Band, 1930, p. 92.
- 629 19. Geschäftsbericht der SB 1930, p. 4.
- 630 Bollinger: p. 11.
- 631 Bollinger: p. 10. 17. Geschäftsbericht der SB 1928, p. 5.
- 632 Archiv SGA: Protokoll der 2. Sitzung des Verwal-tungsrates der SGA vom 11.2.1931.
- 633 Archiv SGA:
Protokoll der 1. Sitzung des Verwaltungsrates der SGA vom 11.1.1928.
Protokoll der 3. Sitzung des Verwaltungsrates der SGA vom 7.9.1927.
- 634 Archiv AB: 16.12.1930: Dr. C. Meyer an Oberst Hans Ruckstuhl, Präsident des Verwaltungsrates der AB.
- 635 Archiv AB: 28.9.1930: Dr. C. Meyer an Oberst Hans Ruckstuhl.
- 636 Bollinger: p. 10.
Bundesarchiv: 21.1.1931: Eidgenössisches Eisen-bahndepartement, sig. Pilet-Golaz, an Regierun-gen von AR, AI und SG, an Direktionen der SB, AB, SGA, BT.
- 637 Bundesarchiv:
16.6.1930: Landammann und Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh. an Eidg. Eisenbahn-departement.
6.6.1930: Gemeinderäte von Nesslau und Neu St. Johann an Eidg. Eisenbahndepartement.
30.5.1930: Toggenburgischer Verkehrsverein an Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gal-len.
26.6.1930: Verkehrsverein der Stadt St. Gallen an Eidg. Eisenbahndepartement.
- 638 Bundesarchiv: 26.6.1930: Direktion der Eisen-bahnabteilung an Rechtswesen und Sekretariat.
- 639 Archiv AB:
2.11.1928: Dr. C. Meyer an Direktion AB.
3.11.1928: Dr. C. Meyer an Direktion AB.
3.11.1928: Schläpfer, Vizedirektor AB, ASt, SB an Dr. C. Meyer.
- 640 Archiv AB: 1.12.1928: Eisenbahndepartement an Regierungen von AR, AI, SG und die Direktionen der SB, AB, ASt, BT.
- 641 Bollinger: p. 12.
- 642 Konzession für eine Luftseilbahn von der Schwäg-alp auf den Säntis vom 22. September 1933. EAS, 49. Band, 1933, pp. 291 ff.
Bollinger: p. 17.
- 643 Archiv AB: 8.10.1927: Dr. C. Meyer an alt Stadtrat B. Zweifel.
- 644 62. Geschäftsbericht der SGA 1949, p. 4.
77. Geschäftsbericht der AB 1949, pp. 5/6.
- 645 Kaspar: pp. 11 ff.
- 646 Archiv AB: Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957.
Kaspar: pp. 30/31.
- 647 Archiv AB: Sammlung der Eidg. Gesetze, Verord-nung über den Vollzug von Artikel 60 des Eisen-bahngesetzes vom 3.3.1975.
- 648 Archiv AB: Bundesgesetz über die Änderung des Eisenbahngesetzes vom 11. März 1971.
- 649 Sekretariat der Schweizerischen Bundesversamm-lung. Akte 10307: Motion Broger. Appenzelische Schmalspurbahnen. Nationalrat 18.12.1969, Stän-derat 19.3.1970.
- 650 Lutz E.: 100 Jahre Appenzeller Bahn, pp. 59—67.
- 651 75. Geschäftsbericht der SGA 1962, p. 5.
- 652 Technische Erneuerung der SGA, Stammstrecke St. Gallen—Appenzell. Bericht der Direktion vom März 1977.
- 653 Lutz E.: 100 Jahre Appenzeller Bahn, p. 52.
- 654 Quellen:
Direktion der Appenzeller Bahn, Viermonatsbe-richte II und III/1978, II/1979.
Entwicklungskonzept Region Appenzell A.Rh., Band 1: Lageanalyse und Konzept; Kantonales Planungsamt Appenzell A.Rh., Urnäsch, April 1978.
Gesamtverkehrskonzeption Schweiz (GVK-CH); Schlussbericht über die Arbeiten der Eidg. Kom-mission für die Schweizerische Gesamtverkehrs-konzeption zuhänden des Schweizerischen Bundes-rates, Dezember 1977.
Prof. Dr. Claude Kaspar: Die Schweizerische Ver-kehrspolitik im Rückblick; St. Galler Beiträge zum Fremdenverkehr und zur Verkehrswirtschaft Reihe Verkehrswirtschaft, Band 6: Herausgegeben vom Institut für Fremdenverkehr und Verkehrswirt-schaft an der Hochschule St. Gallen, Bern 1976.

Lebenslauf

Stephan Müller, geb. 29. September 1951, von Hundwil Appenzell A.Rh.
wohnhalt in Herisau App. A.Rh., Bergstrasse 14

- | | |
|-----------|--|
| 1958—1964 | 6 Jahre Primarschule in Wattwil und Herisau |
| 1964—1966 | 2 Jahre Sekundarschule in Herisau |
| 1966—1970 | 4½ Jahre Kantonsschule in St.Gallen |
| 1970 | Matura, Typus B |
| 1970—1977 | Studium an der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich,
Hauptfach Geschichte, 1.Nebenfach Englische Literatur |
| 1977 | Lizentiatsprüfung |
| 1977—1979 | Hilfslehrer an der Kantonsschule Wattwil |
| ab 1980 | Schweizerische Verkehrszentrale, Agentur San Francisco |

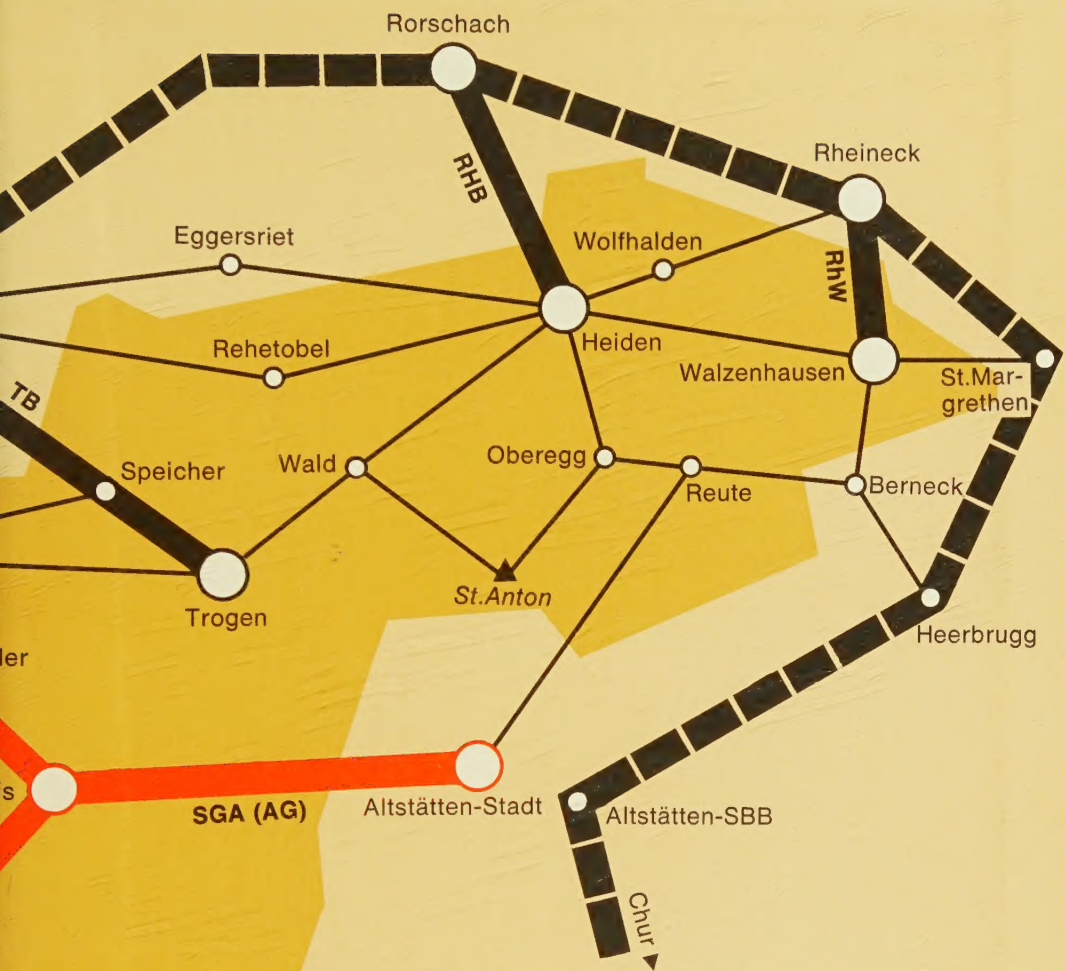
Auslandaufenthalte

- | | |
|-----------|---|
| 1973—1974 | Swiss Assistant in Kirkintilloch/Schottland
(Lenzie Academy and St.Ninian's High School) |
| 1979 | 3 Monate USA/Mexiko |
| ab 1980 | San Francisco |



Erschliessung des Appenzellerlandes durch Bahn und Postauto

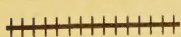




 AB, SGA (AG, SB)

 BT, TB, RHB, RhW

 SBB

 Seil- und Sesselbahnen

 Postautos

 Ortschaften

 Berggipfel, Aussichtspunkte

